Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 17 / 08. APRIL 2021

Quartararo-Sieg bei Doha-GP

Yamaha schlägt Ducati-Raketen

Ergebnis MSa-Leserwahl

Das sind Ihre besten Fahrer!

Motorrad-WM: Moto2 in Losail

Doha-Doppelsieg durch Sam Lowes

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 17



F1-Technik: Alfa Romeo

Sprung ins Mittelfeld dank kleiner Upgrades



F1-Interview: Stefano Domenicali

Neuer F1-Boss enthüllt Pläne für Königsklasse



Superbike-WM: Testfahrten

Folger & Sykes lassen die neue BMW fliegen

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Erste Standortbestimmung nach dem Auftakt S. 4
Formel 1 Interview mit F1-Boss Stefano Domenicali S. 6
Formel 1 Warum Alfa Romeo zu den Gewinnern zählt S. 8
Formelsport Aktuelles aus der Welt der Formel-Klassen S. 10
Sportwagen Interview mit Ferrari-Sportchef Coletta S. 12
Sportwagen Nachruf Peter Geishecker und aktuelle News S. 14
Rallyesport Vorstellung des Toksport-WRT-Teams S. 16
Rallyesport News aus WM, DRM und Extreme-E-Auftakt S. 18
Tourenwagen NASCAR beim Dirt-Spektakel in Bristol S. 20
DTM Der Status quo vor dem ersten offiziellen Test S. 22
Tourenwagen Aktuelles aus NASCAR, TCR und Co. S. 24
Leserwahl Ihre Gewinner im Automobil-Bereich S. 26

Motorrad:

Leserwahl Ihre Gewinner im Motorrad-Bereich S. 28
MotoGP Zwei Franzosen siegen vor einem Top-Rookie S. 30
MotoGP Weitere Hintergründe und Ergebnisse aus Doha S. 32
Moto2-WM Lowes diesmal nur knapper Gewinner S. 34
Moto3-WM Neuling Acosta siegt aus der Boxengasse S. 36
Superbike-WM Folger und Aegerter stark beim Testen S. 38
Motorradsport 70. Geburtstag Kork Ballington, News S. 40
Offroad Porträt Robert Barth und aktuelle Nachrichten S. 41
Supercross Dominique Thurys großer Schritt in die USA S. 42

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau S. 46



26 Ergebnisse Motorsport aktuell-Leserwahl: Die besten Fahrer der vergangenen Saison

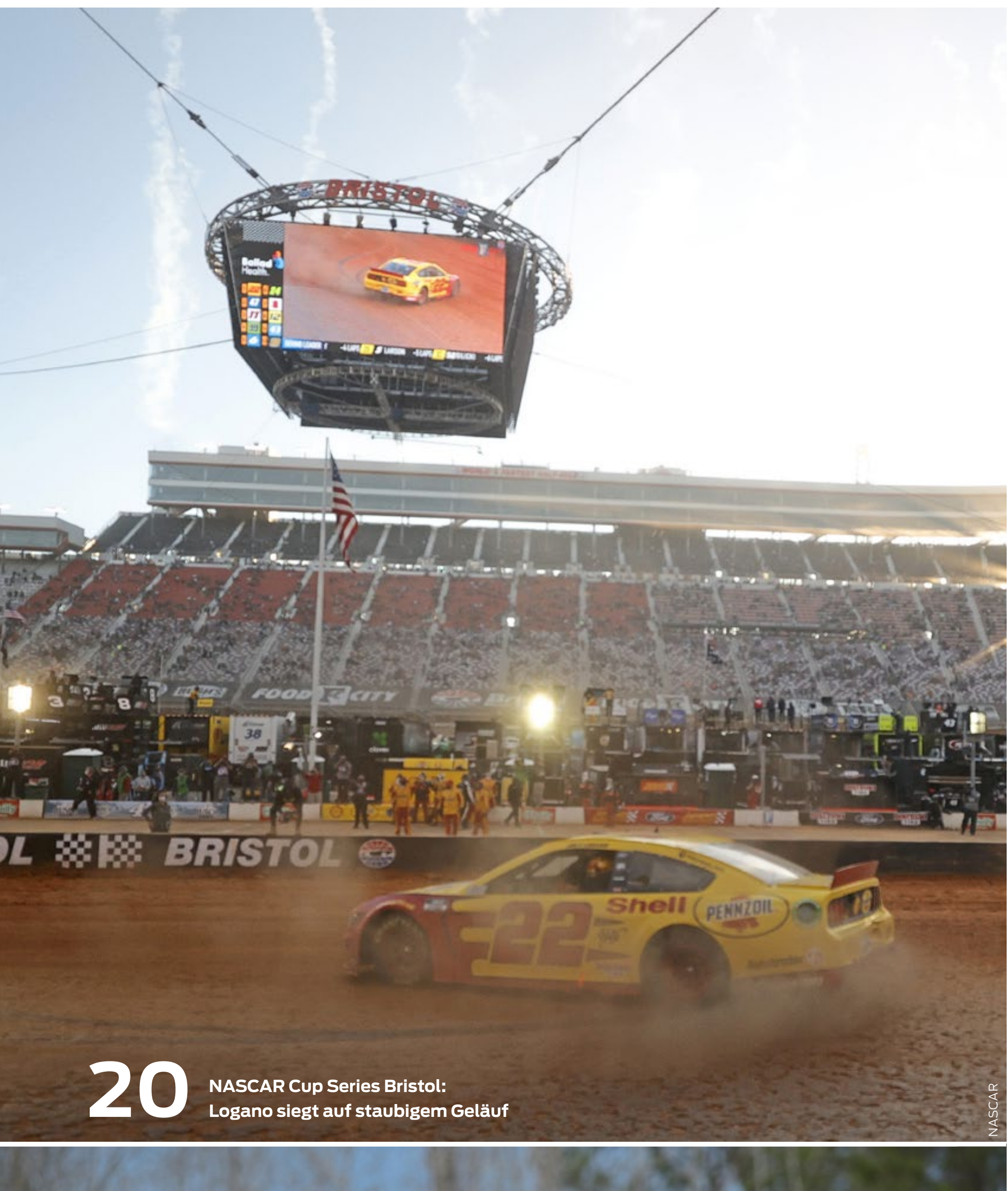
PIRELLI

16 Kundenteam Toksport WRT: Rallye-Know-how vom Nürburgring

SKODA

34 Motorrad-WM Doha Grand Prix – Moto2-Klasse: Intact-Duo ohne Chance aufs Podium

INTACT / GLAENZEL



20 **NASCAR Cup Series Bristol: Logano siegt auf staubigem Geläuf**

NASCAR

42 **Dominique Thury im Porträt: Deutscher wagt Sprung nach Amerika**

THOMPSON

LIEBE ABONNENTEN

Wir informieren Sie heute in eigener Sache, dass wir unseren Abonnementdienstleister zum 1. April 2021 gewechselt haben. Zukünftig wird die Abonnenten Service Center GmbH (ASC) Sie und Ihr Abo betreuen. Hierfür übergeben wir Ihre Daten an die ASC. Nähere Informationen und Datenschutzhinweise finden Sie im Impressum.
Seite 46

NEUER SENDER

Verschwindet die Formel 1 in Deutschland so langsam in der Versenkung? Weil sich der Pay-TV-Sender Sky die Exklusivrechte sicherte, verfolgten 75 Prozent weniger Zuschauer den Saisonstart als im Vorjahr.
Seite 10

NEUES TERRAIN

Ferrari bereitet sich bereits intensiv auf die Rückkehr in die Le-Mans-Topklasse im Jahr 2023 vor. Sportchef Antonello Coletta hat im MSa-Interview nun erste Infos zum neuen Hypercar-Projekt verraten.
Seite 12

NEUE GESICHTER

Die Liste der Teilnehmer an der neu formierten DTM füllt sich so langsam. Serienchef Gerhard Berger kann zum Saisonstart ein prominentes Feld mit alten Bekannten und hungrigen Youngstern vorweisen.
Seite 22



Vorgeschmack auf ein Mega-Duell: Verstappen und Hamilton, Red Bull und Mercedes im Titelkampf

WILHELM

Grand Prix mit vier Rennen

Die Formel 1 zerfällt in vier Gruppen. Sie alle sind klar durch Halbsekundenschritte voneinander getrennt. An der Spitze dürfen wir endlich wieder ein echtes Duell erwarten. Und im Mittelfeld gibt es jetzt schon zwei Sorgenkinder.

Von: **Michael Schmidt**

Eine Qualifikation und ein Rennen der neuen Formel-1-Saison sind gelaufen. Der Blick auf das Kräfteverhältnis in der Formel-1-Saison 2021 wird schärfer. Das Feld zerfällt in vier Einzelwettbewerbe. Vorne Red Bull gegen Mercedes. Dann fünf bis acht Zehntel Abstand zu einem Dreierpulk mit McLaren, Ferrari und Alpha Tauri. Immer bereit abzustauben, wenn die Topteams straucheln. Eine weitere halbe Sekunde dahinter kämpft das Trio Alpine, Aston Martin und Alfa Romeo um die letzten WM-Punkte. Williams und Haas sind abgeschlagen. Sie brauchen schon großes Chaos, um zu punkten.

Mercedes findet den Fehler

Was hat sich seit den Testfahrten verändert? Mercedes und Ferrari haben sich gesteigert, Alpine und Aston Martin verschlechtert. Der Rest steht so da, wie man es nach dem Probegalopp erwarten durfte. Mercedes ist näher an Red Bull herangerückt, weil man in Ruhe die Problemzonen des Autos abgehakt hat. Ein Ingenieur verrät: „Das Auto vom Rennen hatte exakt die gleichen Teile wie das Auto vom Test. Sie waren nur anders konfiguriert.“ Die Aerodynamiker haben aus mehreren Spezifikationen, die beim Test ausprobiert wurden, die vielversprechendste ausgesucht. Dann ging es an das Feintuning der Fahrzeugabstimmung. Der Mercedes W12 war sichtbar besser ausbalanciert als bei den Testfahrten. Jetzt fehlt nur noch der ultimative Speed. „Wenn wir Red Bull auf eine Runde einholen wollen, muss noch ein großer Schritt vom Auto kommen“, stellte Hamilton fest. Der Unterschied liegt nach Red-Bull-Rechnung bei zwei Zehnteln. Max Verstappens Vorsprung von 0,388 Sekunden in der Qualifikation schreibt Sportdirektor Helmut Marko dem Fahrer zu: „Es war eine außerirdische Runde von Max.“

> „Der größte Sieger des ersten Rennens waren die Fans. Alles ist angerichtet für ein großes Duell. Ich bin guter Hoffnung, dass wir mehr davon sehen.“
>
> Christian Horner

Ferrari überall besser

Ferrari war bei den Testfahrten entgegen sonstiger Gewohnheiten bewusst konservativ unterwegs. Nur die schnellste Testrunde von Neuzugang Carlos Sainz deutete an, dass sich Ferrari gesteigert hat. Nach dem ersten Rennwochenende des Jahres jubelte Teamchef Mattia Binotto: „Wir sind überall besser geworden. Beim Motor, der Aerodynamik, der Korrelation zwischen Windkanal und Strecke, den Werkzeugen und Abläufen.“

Auf eine Runde ist der Ferrari ein Kandidat für die ersten drei Startreihen. Wenigstens mit dem Überflieger Charles Leclerc im Auto. Auf eine Renndistanz wirken McLaren und Alpha Tauri stärker. Die Ferrari leiden immer noch unter zu hohem Reifenverschleiß. In den letzten zehn Runden verloren Leclerc und Sainz bis zu einer halben Sekunde pro Runde auf ihre Kontrahenten. McLaren stellt das beste Gesamtpaket. Alpha Tauri wird noch beweisen müssen, dass man auch auf anderen Streckentypen schnell sein kann. Imola wird da noch nicht die Antwort liefern. Der Kurs hat ähnliche Kurvenfolgen wie Bahrain.

Alpine war eine Enttäuschung. Fernando Alonso erreichte mit seinem neunten Startplatz das Mindestziel. Im Rennen offenbarte sich das Problem der blauen Autos. Sie strapazieren ihre Hinterreifen zu stark. Alonso stand als Erster an der Box, und der Spanier ist nicht gerade als reifenmordender Fahrer bekannt. Im zweiten Abschnitt bremste ein technisches Problem den Heimkehrer. Er musste vom Gas. Den dritten Stint trat Alonso gar nicht mehr an. Eine Sandwichtüte verfing sich in einem der Bremsbelüftungsschächte. Da gibt es noch Baustellen beim Speed und bei der Zuverlässigkeit. Einsatzleiter Alan Permane gab zu: „Wir wollten was Neues ausprobieren und sind auf die Nase gefallen. Bei den Testfahrten waren wir stärker."

Aston Martin in der Krise

Auch Aston Martin präsentierte sich flügellahm. Lance Stroll kam mit Ach und Krach ins Q3, war dabei immer noch vier Zehntel langsamer als Alonso. Dem Auto fehlt massiv Grip. Und damit ist es auch ein Reifenfresser. Deshalb konnte Sebastian Vettels Einstopp-Strategie auch nicht gutgehen. Teamkollege Stroll hat in den letzten zwölf Runden 14 Sekunden auf Kimi Räikkönen verloren. Seine Reifen waren aber nur eine Runde älter. Der Alfa Romeo C41 hat den Anschluss an das Mittelfeld geschafft und wird zumindest im Rennen ein wehrhafter Gegner für Alpine und Aston Martin sein. Technikchef Jan Monchaux führt die Steigerung auf den besseren Ferrari-Motor, eine stabilere Aerodynamik und ein profunderes Verständnis der Fahrzeugabstimmung zurück: „Ein besonderes Augenmerk lag auf den Strecken, wo man mit den Reifen flüstern muss. Da haben wir uns letztes Jahr schwergetan und sind einen guten Schritt weiter."

Die Teamleitung von Aston Martin gibt den neuen Aerodynamikregeln die Schuld, die angeblich Autos mit einem geringen Anstellwinkel benachteiligen. Man wurde deshalb mehrfach bei den FIA-Kommissaren vorstellig. McLaren-Technikchef James Key hält das für eine Schutzbehauptung: „Wenn der Anstellwinkel überhaupt einen Einfluss hat, dann einen kleinen. Wir haben alle in der Entwicklung für 2021 mit einem Auto angefangen, dass eine Sekunde langsamer war als im Vorjahr. Entscheidend ist, wie man von dort weiterentwickelt hat." Aston Martin sah sein Heil in einem hektischen Upgrade des Unterbodens. Wahrscheinlich wäre es besser gewesen, wie Mercedes erst einmal auf einer bekannten Basis den Fehler zu suchen, bevor man neue Teile ans Auto schraubt.

Haas ohne Chance

Williams und Haas sind nach dem Absprung von Alfa Romeo jetzt allein am Ende des Feldes. Auf das Mittelfeld fehlt eine halbe Sekunde. George Russells persönlicher Sieg bleibt der Aufstieg ins Q2. Wenn er es wie in Bahrain schafft, liegt das an ihm und nicht am Auto. Immerhin hat sich Williams leicht von Haas abgesetzt. Mick Schumacher und Nikita Mazepin werden ihr eigenes Rennen um die letzten Plätze austragen. Selbst Nicholas Latifi liegt derzeit außer Reichweite. Der Kanadier hatte bei Halbzeit des Rennens schon 20 Sekunden Vorsprung auf Schumacher.

Von Haas kommt auch nicht mehr viel. Die für Imola geplanten neuen Bremsbelüftungen werden nicht die Welt auf den Kopf stellen. Dafür hat der US-Rennstall bereits mehr Stunden mit dem 2022er-Auto im Windkanal verbracht als jedes andere Team. „Wir haben die ersten fünf oder sechs Sitzungen schon hinter uns", verrät Teamchef Günther Steiner.

Lewis Hamilton und Max Verstappen haben den Titelkampf bereits eröffnet. In den letzten 17 Runden kam es zum ersten Showdown der beiden Königsfiguren. Vorteil Hamilton. Es war ein Sieg der Taktik, nicht des Autos. Keines der beiden Teams, keiner der beiden Fahrer kann sich auch nur den geringsten Fehler erlauben. Das trifft auch auf die Schattenmänner zu. Wäre Sergio Pérez weiter vorne gestartet, hätte der Undercut von Hamilton nicht so gut funktioniert. Wäre Valtteri Bottas beim Reifenwechsel nicht 10,5 Sekunden gestanden, hätte er Verstappen früher zum zweiten Boxenstopp gezwungen. Wenn es jetzt noch 22-mal so weitergeht, dürfen wir uns freuen. Hamilton gegen Verstappen könnte zu einer Neuauflage großer Duelle wie Senna gegen Prost werden. Noch verläuft alles friedlich. Das muss nicht immer so bleiben.

Eine weitere Spannung bezieht sich aus der Frage, wer aus dem Upgrade-Rennen zuerst aussteigt und wem der Erfolg 2021 so wichtig ist, dass er dafür Windkanalstunden für 2022 opfert. Wer gut in die Saison gestartet ist, kann von diesem Vorteil auch nächstes Jahr profitieren. Und wer jetzt Rückstand aufholen muss, ist doppelt gestraft. Alpine und Aston Martin werden größere Anstrengungen brauchen, um wieder dorthin zu kommen, wo man letztes Jahr noch war. Und das wird Kapazitäten kosten. ■



WILHELM

Sorgenkind: Alonsos Alpine frisst die Hinterreifen



WILHELM

Allein am Ende des Feldes: Haas bezahlt für Schmalspurentwicklung



WILHELM

Anführer im Mittelfeld: McLaren räumte in Bahrain 18 Punkte ab



WILHELM

Duell der Giganten: Die erste Runde ging an Hamilton

Stefano Domenicali erlebte in Bahrain seinen ersten Grand Prix als neuer Formel-1-Chef. Wir haben ihn gefragt, was er anders als seine Vorgänger machen will und wie er zu den Reizthemen Kostendeckel, Motor-Regeln, Sprintrennen und Pay-TV steht.

Von: **Michael Schmidt**

XPB

Sie waren vorher bei Ferrari und Lamborghini. Wie unterscheidet sich Ihr neuer Job von den alten?
Einerseits kommt es mir wie gestern vor, dass ich zuletzt in der Formel 1 war. Dann wieder habe ich das Gefühl, dass ein ganzes Leben dazwischenliegt. Als ich das erste Mal wieder ins Fahrerlager kam, schien die Zeit stehen geblieben zu sein. Ich glaube, es war wichtig, dass ich diese Welt vorher schon einmal erlebt habe, die Entscheidungsträger von früher kenne und dass ich nach dieser Zeit das Privileg hatte, die Formel 1 von außen zu betrachten. Es war nicht zu hundert Prozent ein Blick von außen, weil ich ja als Leiter der Monoposto-Kommission in der FIA mit dem Sport immer verbunden war. Trotzdem hat mir das einen guten Eindruck darauf verschafft, wie die Leute von außen auf unseren Sport blicken. Wenn du zu tief in das Geschäft verstrickt bist, fehlt dir manchmal der Blick aufs Ganze. Ich hoffe, dass ich diese Erfahrungen in unser System mit einfließen lassen kann.

Was werden Sie anders machen als Ihre Vorgänger Bernie Ecclestone und Chase Carey?
Ich will ich sein und keine Rolle spielen. Meine Handschrift war immer, jedem zuzuhören und den Input zu geben, der mir in meiner Verantwortung zusteht. Meine Tür ist immer offen. Am Ende will ich möglichst viele Interessen berücksichtigen. Wir können nur im Zusammenspiel die richtigen technischen und sportlichen Regeln finden. Wir müssen uns bei jeder Entscheidung die Frage stellen: Warum und für wen machen wir diesen Sport? Was sind unsere Ziele? Wer sind unsere Kunden?



Stillgestanden vor dem Saisonstart: Brawn, Todt, Domenicali und alle Fahrer

MOTORSPORT IMAGES

Sind Sie auch ein Mann harter Entscheidungen?

„Du musst klar machen, was du willst“

Es kommt nicht darauf an, ob du höflich oder ob du ein harter Hund bist. Du musst klar machen, was du willst.

Dieses Jahr schüttet die Formel 1 an die Teams nur rund 70 Prozent der üblichen Summe aus. Sind Sie optimistisch, dass die Teams bald wieder das volle Geld bekommen?
Wir müssen vernünftig sein. Wir haben 2020 eine Weltmeisterschaft auf einer Basis veranstaltet, die sehr instabil und schwierig war. Da haben Liberty und mein Vorgänger Chase Unglaubliches geleistet. Alle Beteiligten haben diese schwierige Zeit überlebt. Auch in diesem Jahr wird eine gewisse Flexibilität nötig sein. Es kann in Einzelfällen Veranstalter geben, die uns um Unterstützung fragen werden. Für solche Notfälle müssen wir Lösungen finden. Die gute Nachricht ist, dass die Teams im Moment gut aufgestellt sind. Nicht nur wegen des Geldes, das wir an sie ausschütten. Wir haben auch Regeln geschaffen, die sie zwingen, nachhaltig zu wirtschaften. Es ist jetzt eine Basis da, ein richtiges Geschäftsmodell daraus zu machen. Im Moment gibt es keinerlei Signale, dass eines der Teams zusätzliche Hilfe braucht, wie das in der Vergangenheit hin und wieder der Fall war.

Im Kalender stehen dieses Jahr 23 Rennen. Wann ist der Punkt erreicht, wo man das Publikum übersättigt?
Das kann man aus zwei Perspektiven betrachten. Wenn die Weltmeisterschaft spannend ist, können es auch 24 Rennen sein. Ist sie früh entschieden, wird es zäh. Ich glaube, mehr als 23 Rennen sind sehr unwahrscheinlich, auch wenn es praktisch möglich wäre. Es gibt derzeit ein unheimliches Interesse daran, einen Grand Prix zu veranstalten. Wir werden uns in Zukunft gut überlegen müssen, welche Länder für unsere Strategie wichtig sind, was die geeigneten Strecken in den einzelnen Ländern sind und wie viel Antrittsgeld wir den Veranstaltern abverlangen können. Dieses Geld ist eine Investition für das Land, die Region, die Industrie drum herum. Wenn wir alles richtig hinkriegen, werden eines Tages auch wieder weniger Rennen möglich sein.

Letztes Jahr waren neue Rennstrecken wir Mugello oder Portimão ein großer Erfolg. Kann das ein Modell für die Zukunft sein?
Wir müssen da eine gute Balance finden: Was ist die richtige Zahl an Rennen? Was sind unsere Kernmärkte? Wo gibt es Möglichkeiten, Rennen von Jahr zu Jahr rotieren zu lassen, wenn es neue Strecken gibt? Einige der neuen Veranstaltungen letztes Jahr haben davon gelebt, dass es historische Schauplätze und spektakuläre Strecken waren. Diese Orte müssen aber auch die finanzielle Power haben.

> „Das Sprint-Qualifying soll es nur bei ausgewählten Rennen geben. Es könnte mal unser Grand Slam werden.“
>
> Stefano Domenicali

Wann sollen die Einzelheiten des neuen Motoren-Reglements feststehen?
Das Ziel ist der Sommer dieses Jahres. Das ist keine einfache Aufgabe. Wir wollen alles auf neue Füße stellen. Der neue Motor muss wesentlich kostengünstiger sein. Es muss ein Hybridantrieb sein. Er muss mit nachhaltigem Kraftstoff betrieben werden. Er sollte das Gewicht der Autos nicht noch mehr erhöhen. Insgesamt soll der Antrieb den Herstellern ermöglichen, ihr Portfolio an Zukunftstechnologien neben dem reinen Elektroantrieb zu erweitern.

Der neue Motor soll 2025 kommen, ein Jahr früher als erlaubt. Der Einsatz von CO_2-neutralem Kraftstoff wird sich dadurch um zwei Jahre verzögern. Haben Sie nicht Angst, dass die Politik durch ein Verbot von Verbrennungsmotoren Fakten schafft, die nur noch Platz für Elektroautos lässt?
Wir planen einen großen Schritt. Der braucht seine Zeit. Kleine symbolische Schritte in diese Richtung bringen uns nicht weiter. Die Wahrnehmung über nachhaltige Technologien ändert sich von Tag zu Tag. Zu Beginn haben alle Hersteller geglaubt, dass die Elektrifizierung ihrer Autos viel schneller passiert. Inzwischen hat sich herausgestellt, dass das Interesse der Kunden daran aus den verschiedensten Gründen viel kleiner ist und dass es länger dauern wird. Wenn wir als Formel 1 glaubwürdig sein wollen, dann müssen wir die Dinge richtig tun. Wir sollten uns zum Beispiel nicht hinter der Tatsache verstecken, dass wir die effizientesten Motoren haben, die es gibt.

Das weiß leider keiner.
Das müssen wir ändern. Wir stellen immer wieder fest, dass die Leute draußen völlig überrascht sind, wenn wir sie damit konfrontieren. Wir haben uns da einfach schlecht verkauft.

In diesem Jahr sollen bei drei Grands Prix Sprintrennen ausprobiert werden. Was sind die wahren Motive dahinter?
Als wir mit der Meldung an die Öffentlichkeit gegangen sind, dass wir so eine Sprint-Qualifikation ausprobieren wollen, hatten die Veranstalter, die für den Test infrage kommen, sofort viel mehr Ticketanfragen. Und die TV-Anstalten waren begeistert. Dieses Format bringt viele Vorteile. Je weniger Zeit für freie Trainingssitzungen, umso mehr Action auf der Strecke. Keiner wartet mehr auf bessere Bedingungen in der Garage. Das hat sich in Bahrain schon gezeigt. Mit einem freien Training und der Qualifikation kann der Veranstalter den Fans einen besseren Freitag verkaufen. Mit dem zweiten freien Training als Rennvorbereitung und dem Sprint-Qualifying am Nachmittag einen besseren Samstag. Das ist eine zusätzliche Plattform für Geschichten und für die Sponsoren. Je unberechenbarer alles wird, umso interessanter das Renngeschehen. Wenn wir es nicht probieren, werden wir nie erfahren, ob es eine Bereicherung ist oder nicht.

Für die Puristen: Wem gehört bei dem neuen Format die Pole-Position, und wer ist der Sieger?
Ganz einfach: Für die Statistik bekommt der Fahrer die Pole-Position, der am Samstag das Qualifikationsrennen gewinnt. Und es gibt nur einen Sieger, und der wird am Samstag gekürt. Wir wollen in Zukunft dieses Format nicht bei jedem Grand Prix machen. Das könnte ein Grand Slam für ausgewählte Veranstaltungen werden.

Die Formel 1 verschwindet in immer mehr Ländern im Pay-TV. Jetzt auch in Deutschland. Dadurch sinken die Zuschauerzahlen. Ist das gesund für die Formel 1?
Wir sind gerade dabei, neue Plattformen für die Fans zu entwickeln, wo sie Formel 1 schauen können. Sie dürfen dabei nicht nur die Pay-TV-Zahlen in den einzelnen Ländern im Auge behalten. Wir erreichen heute unsere Fans auf neuen Wegen – wie zum Beispiel Social Media. Formel-1-TV verzeichnet massive Zuwachszahlen. Unsere Strategie ist: Free-TV dort, wo wir die Formel 1 bekannt und populär machen wollen. Du kannst nicht etwas verkaufen, was noch nicht Teil der Kultur oder nicht bekannt ist. Wenn sich ein Markt entwickelt hat und das Publikum mehr von dem Sport versteht, kannst du ins Pay-TV gehen. Wir werden da von Fall zu Fall entscheiden. Einerseits müssen wir ein Geschäftsmodell daraus machen, andererseits wollen wir auch, dass unser Produkt möglichst vielen Leuten zugänglich gemacht wird. ■

WILHELM

Räikkönen und Giovinazzi im Parallelflug: Sie halten Ocon im Alpine und Vettel im Aston Martin hinter sich

Anschluss gefunden

Alfa Romeo verfehlte beim Saisonauftakt in Bahrain die Punkteränge. Trotzdem zählt der Schweizer Rennstall zu den Gewinnern. Mit dem C41 hat man den Anschluss an das Mittelfeld geschafft. Und die Weichen für die Zukunft wurden bereits gestellt.

Von: **Andreas Haupt**

Die Testfahrten versprachen schon Besserung. Doch Alfa-Saubers Technikchef Jan Monchaux übte sich vor dem Saisonstart in Zurückhaltung. „Tests sind wie Freundschaftsspiele. Du kannst sie alle gewinnen und in der Weltmeisterschaft trotzdem kläglich scheitern. Ich will die positiven Anzeichen unter Rennbedingungen bestätigt sehen, wenn das Adrenalin bei den Fahrern hochgeht und alle Beteiligten wirklich alles geben."

Nach dem Rennen atmeten Teamführung, Ingenieure und Fahrer auf. Dieser Alfa C41 ist tatsächlich viel besser als sein Vorgänger. Schneller auf den Geraden dank mehr Ferrari-Power, stabiler in den Kurven, einfacher zu fahren. Die Fahrer schöpfen mehr Vertrauen und können deshalb mehr Geschwindigkeit in die Kurve nehmen.

Bahrain ist mit dem rauesten Asphalt der Saison eine der härtesten Rennstrecken für die Reifen. Im Vorjahr war der pflegliche Umgang mit den Pirellis auf die Distanz noch eine Schwäche. Dieses Mal holte Kimi Räikkönen seine Vordermänner gegen Ende der jeweiligen Stints ein. Der C41 streichelt die Reifen deutlich mehr als zum Beispiel ein Alpine oder Aston Martin. Ein, zwei Runden mehr noch, und der Weltmeister von 2007 hätte Lance Stroll sicher vom letzten Punkteplatz gekickt. Es fehlten ihm dafür 2,151 Sekunden.

Besser in Quali und Rennen

Trotz der Positionen elf und zwölf reiste die Mannschaft zufrieden zurück nach Hinwil. Ein Etappenziel ist erreicht. Alfa hat Williams und Haas abgeschüttelt. Auf die eigene Referenz von vor vier Monaten verlor das Auto zwar 1,217 Sekunden. Williams büßte jedoch 2,022 Sekunden gegenüber der Bahrain-Quali 2020 auf sich selbst ein, Haas sogar 2,338 Sekunden. Nur ein Team hat mit den neuen Aero-Regeln einen kleineren Rückschritt gemacht. Ferrari verpasste die eigene schnellste Rundenzeit aus dem Vorjahr um 0,541 Sekunden.



XPB

> „Es ist für uns extrem wichtig, mit dem 2022er-Auto mittendrin zu sein. Dann haben wir kein massives Handicap mehr."
>
> Jan Monchaux

McLaren, Ferrari und Alpha Tauri waren in Bahrain zu schnell. Doch die Lücke zum hinteren Mittelfeld mit Alpine und Aston Martin ist geschlossen. In der Qualifikation war Fernando Alonso im Q2 nur 0,113 Sekunden voraus. Lance Stroll um 84 Tausendstel. Beinahe wäre Giovinazzi der Aufstieg in den finalen Quali-Teil gelungen. Noch so eine Schwäche, die behoben wurde. „Unsere Vorstellungen in der Qualifikation in den ersten Rennen 2020 waren eine Blamage", erinnert der Technikchef. „Es hat bis Barcelona gedauert, bis wir das Setup im Griff hatten." Ganz wurden die Probleme nie gelöst. Dafür war die Saison zu dicht gedrängt. Über den Winter konnte Alfa-Sauber intensiver eintauchen und die Schwierigkeiten mit der Aerodynamik und dem Setup richtig anpacken.

Das Reglement schränkte zwar die Handlungsfreiheit ein, doch der Technik-Direktor war darüber nicht unglücklich. „Ich bin froh, dass wir nur zwei Token hatten. Wir mussten wegen der Krise mit einem stark reduzierten Budget umgehen. Es kam uns entgegen, dass viel am Auto eingefroren wurde. Vielleicht hätten wir noch neue Kühler gebaut. Aber das kostet sehr viel Geld, das wir nicht ausgeben wollten für diese Saison."

Die Übernahme von rund 70 Prozent der Fahrzeugteile aus dem Vorjahr und der Aufschub der Regelrevolution von 2021 auf 2022 hat kleinen Teams wie Alfa-Sauber das Überleben gesichert.



WILHELM

Ein Gewinner des Auftakts: Alfa Romeo verpasste nur knapp WM-Punkte



WILHELM

Treffer versenkt: Der neue C41 ist leichter zu fahren und stabiler in der Kurve

Massive Kosteneinsparungen retteten Arbeitsplätze. Auf der anderen Seite muss man aufgrund der Homologation auch mit alten Tücken weiterleben. Umso erstaunlicher ist es, dass den Ingenieuren ein so großer Schritt gelungen ist. Das Team verfolgt eine klare Philosophie. Die beiden Entwicklungstoken, um strukturelle Teile aus der Homologation zu befreien, setzten die Schweizer für einen Umbau der Nase ein. Der Mann aus dem französischen Blois erklärt die Hintergedanken: „Zwischen den beiden hinteren Reifen wird ein Unterdruck erzeugt. Dieser saugt die Luft an, die von vorne kommt. Was am Unterboden an Material verloren ging, können wir nicht mehr zurückholen. Aber wir können den Diffusor mit dem optimieren, was von vorne nach hinten strömt. Wir konzentrieren uns deshalb auf den vorderen Bereich – alles, was von den Vorderreifen, dem Frontflügel und den Bargeboards kommt."

Upgrade für Imola

Der Windkanal liefert zuverlässige Daten. Das ist in einer Übergangssaison wie dieser entscheidend. Die Teams bestreiten zwar noch 22 Rennen mit dem aktuellen Auto, doch alle wollen lieber früher als später nur noch am nächstjährigen Modell arbeiten. „Es ist nun einmal das Wichtigste, dass die Erwartungen und die Simulationen eingeschlagen haben. Keiner will sich in dieser speziellen Saison mit Korrelationsproblemen herumschlagen. Es ist kein Geheimnis, dass der Fokus auf 2022 liegt. Alles, was uns davon abbringen würde, wäre langfristig gesehen kontraproduktiv", erklärt Monchaux.

Für Imola werden die Techniker das erste Upgrade nachschieben. Danach sollte der C41 kaum mehr neue Teile sehen. In Hinwil stehen die Uhren auf 2022. Es ist eine einfache Kosten-Nutzen-Rechnung. Am 2021er-Auto bringt ein neues Paket noch ein, zwei Zehntel. Weil das 2022er-Regelwerk komplettes Neuland ist, fallen die Gewinne hier deutlich größer aus. Wer zu spät dran ist, wird es auch die folgenden Jahre bezahlen. „Es ist für uns extrem wichtig, dass das erste Auto in diesem sehr neuen Reglement mittendrin ist. Dann haben wir kein massives Handicap mehr. Das würde die Hoffnung schüren, dass wir uns in den folgenden Jahren eher im oberen Mittelfeld ansiedeln als ständig zu kämpfen nicht Letzter oder Vorletzter zu werden." ■

Formel 1

F1 verliert Zuschauer

Mit der Übernahme der Formel-1-Exklusivrechte durch den Pay-TV-Sender Sky kam es in Bahrain zum erwarteten Einbruch der Einschaltquoten.

Von: **Tobias Grüner**

Wer alle F1-Rennen live sehen will, muss seit dieser Saison ein Pay-TV-Abo abschließen. Sky hat sich die Exklusivrechte gesichert, weshalb RTL am Bahrain-Wochenende erstmals seit 30 Jahren keine fahrenden Autos zeigen durfte. Offenbar bescherte die Investition Sky ein paar neue Abonnenten. Die Senderverantwortlichen verkündeten direkt neue Rekordwerte.

Hatten beim Auftaktrennen 2020 in Spielberg noch 607 000 Zuschauer das Sky-Angebot genutzt, waren 2021 in Bahrain mit 1,22 Millionen Zuschauern nun schon mehr als doppelt so viele Fans live dabei. Mit den 4,48 Millionen RTL-Zuschauern saßen letztes Jahr aber insgesamt knapp 5,1 Millionen Fans vor dem Fernseher. Somit bedeuten die 1,22 Millionen Zuschauer von Sky einen Einbruch um mehr als 75 Prozent, was die Werbepartner der Rennserie sicher nicht gerne sehen. Man darf gespannt sein, ob die Königsklasse die deutschen Fans mit dieser Strategie endgültig vergrault hat. Eine erste Antwort auf diese Frage liefert schon das nächste Rennen in Imola, wenn RTL sein erstes von vier Rennen im Free-TV überträgt. ■



XPB

Nico Rosberg spielt nun für die deutschen Sky-Zuschauer den Experten

Formel 1

Umbau im Albert Park

Im Albert Park von Melbourne rollen aktuell die Bagger. Die Strecke wird zum nächsten Grand Prix massiv umgebaut, um mehr Action zu generieren.

Von: **Tobias Grüner**

Vor Corona hatte Australien regelmäßig die Ehre, den ersten Grand Prix des Jahres auszutragen. Doch anstatt das F1-Fieber anzuheizen, flaute die Erwartungskurve nach dem Auftaktrennen regelmäßig ab. Grund dafür war die mangelnde Action auf der Strecke. Der Stop-and-Go-Kurs auf den öffentlichen Straßen im Albert Park gilt nicht gerade als überholfreundlich.

Doch damit soll nun Schluss sein. Die Verantwortlichen nutzten die Verschiebung des Rennens vom März in den November, um umfangreiche Renovierungsarbeiten vorzunehmen. Gleich in sieben Passagen rollten die Bagger an. Zwei der 16 Kurven fallen komplett weg, was die Rundenzeiten nach ersten Simulationen um mehr als fünf Sekunden verkürzen wird. Das Durchschnittstempo steigt demnach von 236 km/h auf 251 km/h.

Die größten Änderungen erwarten die Piloten in der deutlich breiteren Kurve 6, die künftig mit 219 statt 149 km/h genommen wird. Auch der Wegfall der Schikane, die früher aus den Kurven 9 und 10 gebildet wurde, dürfte etwas Eingewöhnungszeit verlangen. Die neu entstandene Vollgaspassage soll künftig die Möglichkeit bieten, eine vierte DRS-Zone einzurichten. Dazu wurde die Boxengasse um zwei Meter verbreitert. In den Kurven 13 und 15 erhöhten die Bauherren das Banking, wodurch sich mehrere Ideallinien ergeben sollen.

In der Winterpause folgt dann direkt der zweite Teil des Großumbaus. Dann werden alle bis dahin noch unangetasteten Passagen neu asphaltiert. ■



AUSTRALIAN GP

Früher war hier eine Schikane (T9/10). Künftig ist Vollgas angesagt

NACHRICHTEN

NEUE PODIUMSWETTE
Letztes Jahr hat Daniel Ricciardo seine Podiumswette mit Cyril Abiteboul gewonnen: Der Ex-Renault-Teamchef muss sich ein Tattoo stechen lassen. Dieses Jahr hat ihm Zak Brown eine Probefahrt im 1984er NASCAR-Auto von Dale Earnhardt für das erste Top-3-Resultat bei McLaren versprochen. Ricciardo ist ein großer Fan vom „Intimidator".

UPGRADES FÜR IMOLA
Alpha-Tauri-Technikchef Jody Egginton hat für das Heimspiel in Imola das erste größere Technik-Upgrade der Saison angekündigt. In Portimão und Barcelona sollen dann die letzten Modifikationen für den AT02 folgen. Auch Alpine hat für Imola ein größeres Paket vorbereitet. Bei Haas gibt es nur neue Bremshutzen.

F3-GENERALPROBE
Bei Testfahrten in Spielberg bekam der Formel-3-Nachwuchs eine erste Gelegenheit, sein Talent unter Beweis zu stellen. Am Ende war Alpine-Junior Caio Collet der Schnellste. In 1.18.592 Min. setzte er sogar einen neuen F3-Rundenrekord auf dem Red-Bull-Ring. David Schumacher (Trident), der einzige deutsche Pilot, war eine halbe Sekunde langsamer.

ELEKTRO-DOPPEL-EVENTS
Die Formel E hat erste Umbauten im Kalender vorgenommen. In Rom (10./11. April) und Valencia (24./25. April) sollen nun jeweils gleich zwei Rennen stattfinden. Wie es danach weitergeht, steht noch nicht fest.

JAPANER UNTER SICH
In Fuji hat am Wochenende die japanische Super-Formula-Serie begonnen. Routinier Tomoki Nojiri schnappte sich beim Auftakt direkt die Pole-Position und den Sieg. Wegen Corona stehen diese Saison fast nur Japaner am Start. Die einzige ausländische Teilnehmerin, Tatiana Calderón, landete auf Platz 13.



FERRARI

Ferrari-Sportchef Antonello Coletta über den Einstieg in die Topklasse des Langstreckensports, warum sich Ferrari für die Hypercar-Kategorie entschied und wie es mit dem GT-Sport weitergehen soll.

Von: **Marcus Schurig**

Ferrari hat sich viel Zeit gelassen mit der Entscheidung zum Einstieg in die Topklasse des Langstreckensports.
Wir sind mittlerweile seit gut zwei Jahren an dem Thema dran, aber es haben sich immer wieder Parameter verändert, bei den Regelgebern ebenso wie bei den Regeln selber, was dazu führte, dass wir die Sache immer wieder neu bewerten mussten. Deshalb gab es immer wieder neue Gespräche mit ACO, FIA und IMSA und mit den anderen Wettbewerbern – eine gewisse Zeit lang haben wir sogar alle diesbezüglichen Überlegungen komplett gestoppt!

Gab es Ferrari-intern Vorbedingungen, die unbedingt erfüllt sein mussten?
Natürlich haben wir bei Ferrari unsere eigenen Voraussetzungen für einen Einstieg. Die Priorität Nummer eins war für uns, dass wir alle Bauteile selber machen können, und nicht nur einen Teil. Das ist der erste Hauptgrund, warum wir uns auf Hypercar fokussiert haben. Dann hatten wir viele Meetings mit dem Vorstand, um abzuklären, welche Ziele wir im Detail verfolgen wollen. Die erste Einschätzung war, dass Ferrari seit über 70 Jahren eine starke DNA im Langstreckensport hat, das wollten wir fortsetzen. Die zweite Einschätzung besagte, dass wir eine enge Verknüpfung zwischen Straßenauto und Rennauto haben wollten, dabei kann es sich um Verknüpfungen zu aktuellen Straßenfahrzeugen oder zukünftigen Supercars für die Straße handeln. Der Bezug zur Langstrecke und zur Technik der Straßenfahrzeuge hat dann dazu geführt, dass wir unsere Überlegungen auf das Thema Hypercar fokussiert haben.

Der Wettbewerb wird stark sein, egal ob nun Hypercar (LMH) oder LMDh.
Das ist auch unsere Grundeinschätzung, und der starke Wettbewerb in der neuen Topklasse

SEAN BULL DESIGN

Ferrari steigt 2023 in die Topklasse des Langstreckensports ein. Die Spezifikation des Hypercars steht noch nicht fest

„Diese Fragen haben nichts mit der Formel 1 zu tun!“

war letztlich ein weiterer Grund, warum sich Ferrari engagiert. Toyota und Peugeot bauen ebenfalls Hypercars, beide bringen sehr viel Erfahrung in der Topklasse des Langstreckensports mit, und wir freuen uns auf den Wettbewerb mit ihnen.

Haben Sie die zentralen Konzeptentscheidungen schon getroffen? Also Hybrid: ja oder nein? Und bauen Sie das Monocoque selber?
Unsere Ideen dazu sind recht klar, aber ich möchte dazu im Moment nicht ins Detail gehen. Wir haben noch zwei Jahre bis zu dem Punkt, wo wir das erste Rennen bestreiten. Wir haben mit dem Ferrari-Vorstand verabredet, dass wir uns durch alle Konzeptideen arbeiten und dann unsere Vorschläge und Wünsche vortragen werden.

Hybrid ist ein Eckpfeiler im Hypercar-Konstrukt. Wie wichtig ist Hybrid für Ferrari?
Sicher ist Hybrid ein wichtiges Zukunftsthema auf der Straße, aber im Rennsport geht es ja auch darum, siegfähig zu sein. Und genau hier müssen wir alle Parameter noch abwägen, um herauszufinden, wie das finale Paket aussehen könnte.Dazu sind viele Simulationen und Überprüfungen notwendig, auch muss man hier genau die Reglements studieren sowie die Konzepte für die BOP betrachten. Auf der Straßenseite haben wir ja bereits Hybrid in den Autos, natürlich wird das ein wichtiger Pfad für die Zukunft sein, keine Frage. Aber noch mal: im Rennsport zählt die beste Lösung, um wettbewerbsfähig zu sein. Das heißt, wir müssen verstehen lernen, welche Rolle der Hybridantrieb im Rennauto spielen kann, wenn es um die Performance geht. Das Reglement bietet verschiedene Möglichkeiten, um diese Technik einzusetzen, da ist unser Bild im Moment noch nicht vollständig. Wir werden die technischen Detaillösungen Schritt für Schritt aufgleisen und dann mit dem Vorstand entscheiden.

Wann erfolgt das Renndebüt des Ferrari-Hypercars?
Das Renndebüt wird 2023 erfolgen, im Optimalfall beim ersten Saisonlauf der Sportwagen-WM. Der erste Test soll in 14 bis 15 Monaten erfolgen, also im Sommer 2022. Das ist unser grober Zeitplan, allerdings leben wir ja noch inmitten der Corona-Pandemie, daher wissen wir nicht, ob wir den Zeitplan so einhalten können.

> „Wir müssen erst noch verstehen lernen, welche Rolle der Hybridantrieb im Rennauto spielt, wenn es um die Performance geht.“
>
> Ferrari-Sportchef Coletta

Im F1-Fahrerlager macht die These die Runde, dass die Hersteller wegen des Kostendeckels und der damit verbundenen Personalreduzierungen nach Wegen suchen, ihre Ingenieure in anderen Bereichen einzusetzen, wie in der Hypercar-Klasse. Trifft das so zu?
Natürlich kenne ich diese Spekulationen, aber ich kann Ihnen versichern, dass das so nicht stimmt. Ich drehe das mal um: Wir würden nie ein Hypercar-Programm allein aus diesen Gründen machen. Da gibt es zentrale Aspekte der Entscheidung, die gar nichts mit dieser Frage zu tun haben, zum Beispiel: Wollen wir weiter Langstrecke machen? Wollen wir in die Topklasse einsteigen? Und welchen Bezug zu den Straßenautos gibt es? Diese Fragen haben nichts mit der Formel 1 zu tun!

Aber man könnte Synergien mit der Formel 1 nutzen?
Richtig, das ist ja nur logisch und verständlich, Synergien zwischen den Abteilungen innerhalb des Herstellers zu nutzen, z. B. zwischen Competizione GT und der F1-Abteilung Scuderia Ferrari. Das tun wir übrigens heute schon im GT-Bereich, beim Motor oder bei der Aerodynamik für das GTE-Auto, das ist nichts Neues. Und natürlich werden auch beim Hypercar-Programm sämtliche Abteilungen bei Ferrari ganz eng zusammenarbeiten, um das beste Ergebnis zu erzielen. Aber das hat alles nichts mit den Reglements-Debatten in der Formel 1 zu tun, das kann ich Ihnen versichern.

Will Ferrari vom neuen Hypercar Kundenautos verkaufen?
Das muss man abwarten. Im Moment sind wir damit beschäftigt, unsere Struktur für das neue Programm aufzusetzen und die technischen Grundsatzentscheidungen vorzubereiten. Ich sehe das so, dass der Einsatz eines Hypercars von einem Privatteam sehr viel abverlangen würde, wenn das Ziel sein sollte, um Siege zu kämpfen – andererseits ist es aber auch nicht unmöglich. Nach meiner Einschätzung ist ein LMDh-Auto z. B. wegen des Einheitshybrid für Privatteams leichter zu handeln. Aber die Frage, Kundensport oder kein Kundensport, liegt bei uns aktuell nicht auf dem Tisch.

Welche Rolle spielte bei der Hypercar-Entscheidung der Zerfall der GTE-Werksklasse?
Also erstens glaube ich und auch Ferrari an die Zukunft des GT-Sports, und Ferrari hat einen klaren Plan, weiter stark im GT-Sport vertreten zu sein. Es ist unübersehbar, dass die alte Werksklasse GTE langsam an ihr Ende kommt. Wir sehen bereits den Wechsel in Richtung GT3, den die IMSA-Serie für 2022 vorgenommen hat. Ich glaube, dass ein ähnlicher Schritt in der WEC kommen könnte, aber vielleicht erst ab 2023. Das ist der grobe Plan mit Blick auf die GTE-Klasse. Parallel arbeiten wir bei Ferrari an einem neuen Modell für die GT3-Klasse, das ab der Saison 2023 zum Einsatz kommen wird. Ich persönlich glaube, dass es die beste Lösung wäre, die GTE auch in der WEC durch die GT3-Klasse zu ersetzen.

Da dürfen alle mitfahren?
Da gibt es eine wichtige Fragestellung, die geklärt werden muss: Welche Hersteller dürfen mit ihren GT3-Autos in der Sportwagen-WM antreten? Denn momentan hätten wir mehr GT3-Hersteller als Startplätze in der WM, das gilt auch für Le Mans! Wenn man einfach nur die Türen aufreißt und alle Hersteller reinlässt, dann bedeutet das für die „alten“ GT-Marken wie Ferrari, dass wir nur noch ein Team mit zwei Autos am Start hätten – und das wäre aus unserer Sicht ein Desaster.

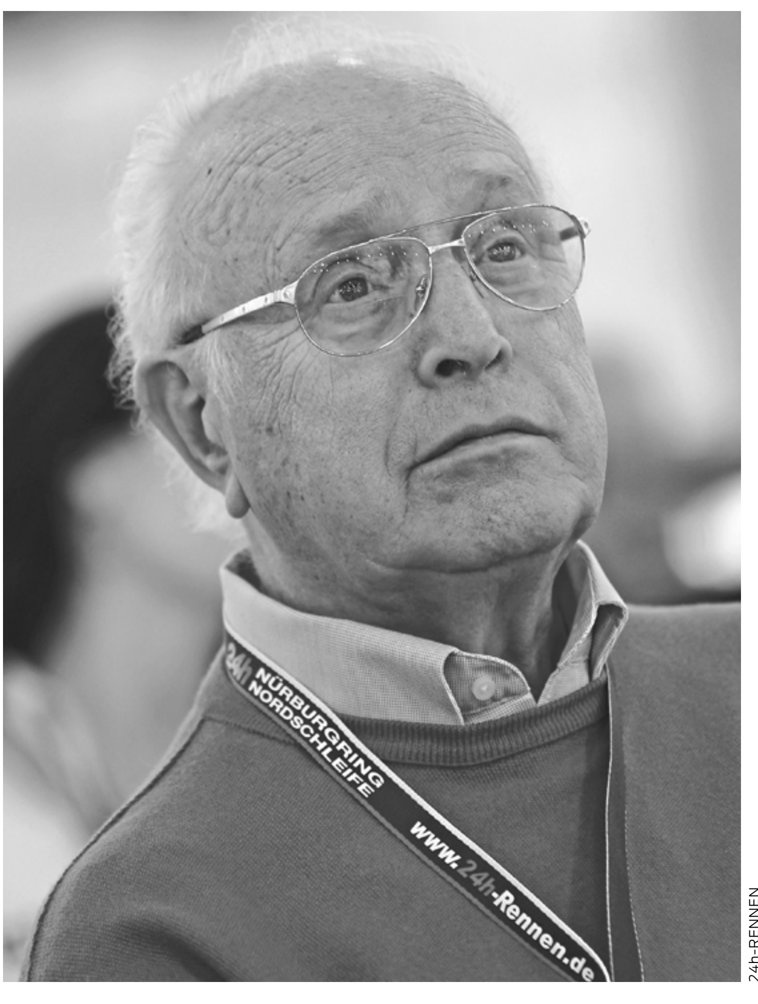
Was schlagen Sie also vor?
Für mich wäre eine Lösung, dass man in der GT3-Klasse nur jene Hersteller zulässt, die auch in der Topklasse antreten. Das wäre aus meiner Sicht deshalb eine gute Idee, weil man durch die Einnahmen im GT3-Kundensport einen Teil der Kosten in der Topklasse wieder hereinspielen könnte.

Wie stehen Sie zu den neuen Technikregeln im GT3-Sport, die mehr Freiräume zulassen als in der Vergangenheit?
Natürlich habe ich die Sorge, dass sich die Geschichte wiederholen könnte, wir haben das ja schon mehrfach erlebt, und man muss hier auch das nahe Ende der GTE-Klasse dazuzählen. Es ist für die Regelhüter immer außerordentlich schwer, den Erfindungsreichtum der Ingenieure einzubremsen – jede neue Idee kostet mehr Geld, und das schwächt den Sport. Am Ende aller Tage muss die FIA als Sporthoheit die Kostensteigerung stoppen. Wenn wir die kontinuierliche Verbesserung der GT3-Wagen nicht stoppen, wird die Klasse irgendwann zu teuer – und dann wird sie untergehen. Die GT3-Klasse hat als Markenpokalklasse angefangen, heute sind die GT3-Autos so schnell wie die GTE-Werkswagen, ohne BOP wären sie vielleicht sogar schneller. Aus meiner Sicht ist das gefährlich, denn eigentlich funktioniert die GT3-Klasse wirklich gut: Die Rahmenbedingungen sind toll, wir haben unglaublich viele Rennserien, jetzt kommen WEC und IMSA dazu. Das beweist, dass das Konzept immer noch gut und richtig ist. Wir müssen verhindern, dass die Verbesserung der Performance weiter ausufert – das ist eine wichtige Aufgabe für die Zukunft! ■

Abschied von Mister 24h

Peter Geishecker ist tot. Der gebürtige Kölner prägte die Geschicke des 24h-Rennens auf der Nürburgring-Nordschleife als Renn- und Organisationsleiter über 40 Jahre hinweg.

Von: **Marcus Schurig**



24h-RENNEN

„Entweder ich schaffe es, das 24h-Rennen und das Eifelrennen ins finanzielle Plus zu bringen – oder Ihr gebt mir einen Freibrief für ’ne halbe Million Miese!“

24h-Orgachef Peter Geishecker

Am Dienstag vor Ostern verstarb Peter Geishecker im Alter von 83 Jahren in Meuspath. Der gebürtige Kölner war einer der einflussreichsten Macher und Antreiber im deutschen Motorsport: Von 1976 bis 1996 fungierte er als Rennleiter des 24h-Rennens auf der Nürburgring-Nordschleife, von 1996 bis 2014 verhalf er seinem Lieblings-Rennen als Organisationsleiter zu beispiellosem Erfolg und internationaler Anerkennung.

Doch Geishecker trieb nicht nur die Entwicklung des 24h-Rennens und der renommierten Klassikerveranstaltung „Eifelrennen“ voran. Seit den 70er-Jahren war Geishecker auch als Geschäftsmann im Motorsport aktiv: Mit der Gründung der Wige Data GmbH 1979 lieferte Peter Geishecker als einer der ersten Anbieter eine computergestützte und automatisierte Zeitnahme.

In den folgenden Jahrzehnten baute Geishecker das Geschäftsfeld aus: Die „Wige“ lieferte die Zeitmessung für große internationale Sportveranstaltungen, schließlich expandierte die Firma in die Bereiche Event-Management, TV-Produktion und Fernsehrechte. Im Jahr 2000 folgte der Börsengang der Wige Media AG, deren Geschicke Geishecker bis zu seinem Rückzug im Jahr 2009 als Vorstandsvorsitzender steuerte.

Ein Macher mit guten Ideen

Mit dem Aufbau des Wige-Imperiums machte Geishecker seine persönliche Leidenschaft zum Hauptgegenstand seines Berufs, denn der Kölner wurde schon in jungen Jahren vom Auto-Bazillus infiziert. Zum Bestehen des Führerscheins bekam Geishecker vom Herrn Papa einen VW Käfer geschenkt. „Etwas lahm zwar, aber immerhin ein fahrbarer Untersatz.“ Es kam, was kommen musste: Ein knappes Jahr später flog der Sohnemann auf der Autobahn mit Karacho am Mercedes 220 des Vaters vorbei. „Jung, wat hässte met dingem Auto jemacht?“, stellte der abgehängte Vater den Sohn zur Rede. Die technische Abnahme ergab: Im Heck röchelte ein Porsche-Motor, hinter den Felgen versteckten sich Bremsen aus dem 356 und das Fahrwerk war auch nicht mehr Original. So fangen bekanntlich alle an, die später irgendwann mal im Motorsport landen.

Zwar fuhr Geishecker selber Rennen und Rallyes, doch der Kontakt zur organisatorischen Seite entstand erst in den 70er-Jahren, als er als Leiter eines Kölner Automobilclubs in den Sportausschuss des ADAC Nordrhein berufen wurde. 1976 wurde Geishecker Rennleiter des 24h-Rennens und des renommierten Eifelrennens. Der junge Mann erwies sich sofort als Macher mit guten, aber oftmals unbequemen Ideen. Schon damals griff sein Organsationstalent: Er optimierte die internen Abläufe der Rennorganisation und war der Erste überhaupt, der einen Businessplan für eine Motorsportveranstaltung aufstellte – Geishecker packte Probleme im Management-Stil an.

Zeitmessung mit Eieruhr

Er verscherbelte sogar die Funktionärsparkplätze im Fahrerlager an die Industriekunden, was naturgemäß große Begeisterung im Kollegenkreis des ADAC auslöste. Peter Geishecker rechtfertigte sich: „Entweder ich schaffe es, das 24h-Rennen und das Eifelrennen ins finanzielle Plus zu bringen – oder ihr gebt mir einen Freibrief für ’ne halbe Million Miese!“

Peter Geishecker war auch der ewige Zirkus mit der Zeitnahme ein Dorn im Auge: „Damals haben wir die Zeitmessung sozusagen noch mit der Eieruhr erledigt. Bei jeder Durchfahrt musste per Hand ein manueller Impuls ausgelöst werden, dann wurde der ganze Salat von Hand auf Zehner- und Hunderterzettel sowie auf Ergebnislisten übertragen – das alles war eine Wahnsinnsarbeit.“ Zusammen mit seinem Kompagnon Wilhelm Gerner gründete er die Wige Data GmbH – und revolutionierte damit die Zeitmessung im deutschen Motorsport.

Bei der Leichtathletik-EM in Athen 1982 bewerkstelligte die „Wige“ die komplette Zeitnahme – der Rest ist Geschichte, wie man so schön sagt. Zeitmessung, Datenservice, TV-Produktion und Rechtevermarktung – die „Wige“ wurde zu einem internationalen Schwergewicht in der Sportwelt, egal ob Vierschanzentournee, deutscher Formel-1-GP oder die DTM. Peter Geishecker und seine „Wige“ waren überall an vorderster Front dabei.

„Ich will datt schön haben“

Der berufliche Steigflug veränderte Geishecker dabei nicht im mindesten: Er blieb eine rheinische Frohnatur, immer herzlich, immer um das Wohl der Teilnehmer und Fans bemüht, immer mit neuen Ideen. Terrestrisch empfangbares Race-TV am Nürburgring? „Da müssen wir Kommunikation hinmachen, ich will datt schön haben“, dekretierte Peter Geishecker. Den Kredit für den Erfolg gab er dabei gerne weiter, so auch beim 24h-Rennen: „Ohne den Einsatz des ADAC Nordrhein wäre das Flaggschiff des deutschen Motorsports untergegangen.“

Im Hintergrund leitete Geishecker auch die großen Weichenstellungen ein, wie die Zulassung der GT3-Autos oder die Einsetzung des Technikausschusses, um das knifflige Thema BOP zu managen. Aber Geishecker hat sich nicht nur um das Wohl des 24h-Rennens verdient gemacht – sondern um das Wohl des gesamten deutschen Motorsports. ■


MOTORSPORT-IMAGES

Sportwagen-WM (WEC): Warum die LMP2 langsamer werden müssen

LMP2: Radikal eingebremst

Die neue Hypercar-Klasse, die 2021 in der WM debütiert, soll in Le Mans Rundenzeiten von 3.30 Minuten fahren – damit wären aber die LMP2-Wagen klar schneller. Deshalb hat der ACO die LMP2-Wagen nun stark eingebremst.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Mit der Einbremsung der LMP2 korrigiert der Le-Mans- und WEC-Veranstalter ACO einen Fehler aus dem Jahr 2017: Damals stellte sich heraus, dass die neuen LMP2-Autos zehn Sekunden pro Runde schneller waren als ihre Vorgänger. Das spielte damals keine Rolle, weil die LMP1-Hybrid-Autos Zeiten um 3.17 Minuten fuhren. Jetzt debütiert die neue Hypercar-Topklasse, die laut Reglement nur noch Rundenzeiten von 3.30 Minuten erreichen soll. Deshalb musste der ACO die LMP2 radikal einbremsen: Die Motorleistung sinkt dank neuer Auspuffanlage und des modifizierten Mappings von 608 auf 542 PS; das Mindestgewicht steigt um 20 auf 950 Kilogramm – dem laut Homologation maximal möglichen Fahrzeuggewicht. Und drittens dürfen die LMP2-Wagen in der WEC, der ELMS und der ALMS nur noch den Le-Mans-Aero-Kit verwenden, was den Abtrieb um 10 bis 12 Prozent reduziert.

Ursprünglich war geplant, die LMP2 für 2021 nur über die Motorleistung und den neuen Einheitsreifen von Goodyear einzubremsen. Nach einer Serie von sieben Reifentests stellte sich aber heraus, dass die notwendige Einbremsung alleine über den Reifen nicht umsetzbar ist. Die LMP2-Teams sind jetzt besorgt, dass die Autos mit der neuen Einstufung deutlich schwerer zu fahren sein dürften, besonders für die Amateurpiloten. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GLICKENHAUS: WM-DEBÜT?
Im Moment steht noch immer nicht fest, ob das private Hypercar-Team des US-Milliardärs Jim Glickenhaus den WEC-Saisonstart in Spa Anfang Mai bestreiten wird. Die Entscheidung wird erst am Ende der Woche nach einem finalen Highspeed-Test auf einem Flugfeld getroffen. Hintergrund: Bei der notwendigen finalen Homologation vor dem ersten Rennen wird die Aero-Spezifikation und damit der Body-Kit des Fahrzeuges für fünf Jahre eingefroren. Folglich will die Scuderia Cameron Glickenhaus die Zeitfenster nutzen, um die Aero-Entwicklung abzuschließen. „Wir haben keinen Zeitdruck mit der Homologation", so Glickenhaus, der gegenüber Motorsport aktuell andeutete, dass sich das WM-Debüt des SCG-007-Hypercars damit auf Portimão verschieben könnte.

SUPERCUP MIT E-FUELS
Mit dem Start der Saison 2021 des Porsche Supercup setzt die Serie auf erneuerbare Kraftstoffe: Als ersten Schritt verwendet der internationale Markenpokal Biokraftstoffe und sogenannte eFuels, die den Ausstoß von CO_2 erheblich reduzieren können. Im Rahmen dieses Leuchtturmprojekts erprobten Porsche und Partner ExxonMobil die Eignung erneuerbarer Flüssigkraftstoffe unter harten Motorsport-Einsatzbedingungen. Der neue Porsche 911 GT3 Cup mit seinem hochdrehenden Hochleistungs-Sechszylinder-Boxermotor dient als ideales Testlabor für die Esso Renewable Racing Fuels: Sein rund 375 kW (510 PS) starkes 4,0-Liter-Aggregat wurde bereits für den Betrieb mit erneuerbaren Kraftstoffen getestet. Ziel ist es, wichtige Erfahrungen für mögliche Weiterentwicklungen im Hinblick auf einen Einsatz in Serienfahrzeugen in der Zukunft zu sammeln.

LE MANS: FAST OHNE RESERVE
Der Le-Mans-Veranstalter ACO hat seine Reserveliste für das 24h-Rennen im August öffentlich gemacht: Die fällt mit drei GTE-Am-Fahrzeugen und einem LMP2-Auto klein aus. Akzeptiert wurden zwei Nennungen von AF Corse mit



Ferrari 488 in der GTE-Am-Klasse, ein Aston Martin Vantage vom Team Garage 59 sowie ein LMP2-Auto von Algarve Pro Racing.

BLACK FALCON: LMP3-EINSATZ
Das in Meuspath ansässige Black-Falcon-Team setzt 2021 LMP3-Prototypen von Ligier im Le Mans Cup ein. Maik Rosenberg und Donar Munding wurden als Fahrer bestätigt, ab der zweiten Jahreshälfte sollen zwei weitere JS P320 bei Gaststarts im Le Mans Cup sowie im Rahmen eines umfangreichen Testprogramms zum Einsatz kommen.

Die Rallye-Abteilung betreut aktuell neben fünf Skoda Fabia auch zehn Renault Clio

Mehrkämpfer vom Ring

Quiddelbach am Nürburgring gilt eher als Sportwagen-Epizentrum. Doch spätestens seit das Team Toksport WRT für Skoda und mit Andreas Mikkelsen die WRC2 aufmischt, ist die vielseitig aktive Truppe auch im internationalen Rallyesport ein Begriff.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor einem Hausbesuch bei Toksport WRT muss man sich zwischen dem World Racing Team oder dem World Rally Team entscheiden. Denn die vielseitig aktive Truppe ist mittlerweile an zwei voneinander getrennten Standorten am Nürburgring zu Hause. Weniger, weil am Stammsitz Quiddelbach der Platz nicht mehr ausreichte, „sondern die Einfahrt zur Werkstatt für unsere GT3s zu uneben war“, verrät Teambesitzer Serkan Duru. „Die Trennung stand aber schon länger im Raum, und mein Bruder Seyhun zog mit der vier Mercedes AMG GT3 umfassenden Sportwagen-Abteilung nach Kelberg in einen knapp 8000 Quadratmeter großen Neubau.“

Mit 17 fing Serkan als Quereinsteiger im Rallyesport an und arbeitete sich bis zum Teammanager hoch. 2002 gründete der heute 49-Jährige sein eigenes Team – erst stieg sein sechs Jahre jüngerer Bruder ein, wenig später noch Landsmann Emre Buyukbayrak. Die Türkei wurde dem umtriebigen Trio schnell zu eng. Nach Zypern und dem Mittleren Osten rückte Europa ins Zentrum der Aktivitäten. 2014 folgte der Umzug an den zentral gelegenen Nürburgring. Der Schritt tat not.

Viele Terrains, viele Serien

In 18 Jahren war Toksport WRT auf sechs Kontinenten, in 38 Ländern sowie knapp 500 Rennen in 26 unterschiedlichen Serien aktiv, ob mit Tourenwagen, Sportwagen, Rallye-, Offroad- oder Rallycross-Boliden.

Die Titel-Sammlung reicht von der türkischen Rallye-Meisterschaft 2006, dem FIA Cross-Country-Weltcup in der seriennahen T2-Klasse 2016, dem Porsche Sportscup Deutschland (2018) und der Rallye-Europameisterschaft mit Chris Ingram 2019 bis zur WRC2-Team-Krone mit Pontus Tidemand und Eyvind Brynildsen im Vorjahr. Beim finalen WM-Lauf rund um Monza setzte man neben dem ehemaligen WRC2-Champion Tidemand noch jeweils einen Skoda Fabia Rally2 für dessen Nachfolger und Skoda-Urgestein Jan Kopecky sowie den rallyebegeisterten GT3-Profi Maro Engel ein.

Agierte man zu diesem Zeitpunkt noch als reines Kundenteam, hat sich die Ausgangslage vor dieser Saison verändert. Skoda-Sportchef Michal Hrabanek suchte mangels Werksaktivitäten ein Einsatzteam für seinen neuen Entwicklungsfahrer Andreas Mikkelsen und einigte sich mit Duru auf einen für beide Seiten guten Deal, denn Toksport bildet nun den verlängerten Arm des Herstellers. So wird nicht nur der Fabia Rally2 Evo von Mikkelsen mehrheitlich von Werksingenieuren betreut. Insgesamt verstärken aktuell acht Skoda-Mitarbeiter das Team bei seinen Einsätzen. Davon dürften auch die Toksport-Kunden profitieren, von Mikkelsens WRC2-Teamkollegen, dem 20-jährigen Toptalent Marco Bulacia aus Bolivien und dem Norweger Brynildsen, bis hin zu den internationalen WRC3-Kunden, ob Emil Lindholm (FIN), Fabrizio Zaldivar (PY) oder Emilio Fernandez (RCH). Denn offiziell muss Toksport wie jedes andere Kundenteam bezahlen, fordert man einen oder mehrere Werksingenieure an.



FRONEK

Bunte Hunde: Die Rallye-Monza-Riege Tidemand, Kopecky und Engel (v. l.)

Internationale Titeljäger

Dem nicht genug, wird Mikkelsen neben seinen sieben WRC2-Auftritten einen der fünf Skoda mit Ahrweiler-Kennzeichen auch bei allen acht EM-Läufen ausführen und Toksport wird auch dort als Skoda-Satellit für die Kundenbetreuung dienen.

Toksport WRT kooperiert aber nicht nur mit dem tschechischen Autobauer, sondern seit vergangener Saison auch mit Renault, zeichnet sowohl für den Clio Rally5-Cup in der Türkei als auch im Rahmen der Rallye-EM verantwortlich und setzt in der kontinentalen Meisterschaft zudem den frisch homologierten Clio Rally4 ein. Auf der Rundstrecke bleibt man dem Mercedes AMG GT3 treu und will nach Gesamtrang 3 mit einem Sieg und sechs Podiumsplätzen im ADAC GT Masters 2020 mit dem bewährten Duo Luca Stolz und Maro Engel um den Titel kämpfen. ■

WRC2 WERKSSPORT


FRONEK

WRC2-Tabellenführer: Skoda-Werkspilot Mikkelsen im Toksport-Fabia


FRONEK

Intensiver Austausch: Skoda-Ingenieur mit Teamchef Duru und Mikkelsen

WEITERE BETÄTIGUNGSFELDER


ERC

Für Ein- und Aufsteiger: Renault Clio Rally5-Cup in der Rallye-EM



TOKSPORT

GT3-Sport mit Mercedes AMG: ADAC GT Masters und Blancpain Series

„Ziel sind der EM- und der WRC2-Titel“

Toksport WRT-Chef Serkan Duru über seine Anfänge im Rallyesport, die Zusammenarbeit mit verschiedenen Herstellern und die Ziele mit dem Toppiloten Andreas Mikkelsen.

Von: **Reiner Kuhn**

Warum haben Sie sich für den Rallyesport entschieden?
Spektakuläre Drifts waren mein Ding. Mit 17 habe ich bei einem Rallyeteam angefangen, mich hochgearbeitet und zwischenzeitlich mit Prodrive und anderen großen Teams zusammengearbeitet. Mit 30 gründete ich Toksport. Im Rallyesport setzten wir vom Mitsubishi Lancer bis Hyundai Accent alles ein, auf der Rundstrecke BMW und Porsche.

Warum der Umzug in die Eifel?
Um Reisestress zu vermeiden, revidierten wir die Autos zwischen den europäischen Einsätzen anfangs im Fahrerlager oder Servicepark. Um aber ordentlich arbeiten zu können und erfolgreich zu sein, braucht man eine richtige Werkstatt. Was lag also näher, als mitten in Europa an den Nürburgring zu ziehen.

Wie wichtig waren der EM- und der WRC2-Team-Titel?
Siege sind das eine, aber ein Titel unterstreicht die konstant erfolgreiche Arbeit. Dumm nur, dass Chris Ingram wie auch Pontus Tidemand kaum Budgets hatten und wir uns von Rallye zu Rallye hangelten. Solange wir Titelchancen hatten, machten wir weiter und wurden belohnt. Jetzt haben alle Toksport auf dem Schirm.

Sie arbeiten mit Mercedes AMG, Skoda und Renault zusammen. Keine Angst, sich zu verzetteln?
Im Gegenteil. Wir achten genau darauf, dass wir auf der gleichen Bühne nicht mit zwei konkurrierenden Herstellern zusammenarbeiten. Im GT-Sport ist es aktuell nur Mercedes AMG. Im Rallyesport konzentrieren wir uns in der Kategorie Rally2 auf Skoda und betreuen nebenbei


FRONEK

> „Andreas (Mikkelsen) ist ein erfahrener und sehr schneller Pilot, positiv und motiviert. Mit ihm zu arbeiten ist super einfach.“

verschiedene Renault-Aktivitäten, allen voran einen Cup mit dem seriennahen Clio Rally5.

Unterscheidet sich die Zusammenarbeit mit Andreas Mikkelsen von der mit anderen Fahrern?
Andreas ist nicht nur ein erfahrener und schneller Pilot, sondern auch super positiv und extrem motiviert. Mit ihm zu arbeiten ist sehr einfach, auch weil wir die gleichen Ziele haben: Gemeinsam wollen wir sowohl den EM- als auch den WRC2-Titel holen.

Wie bereiten Sie sich auf die nächsten WM-Einsätze vor?
Sowohl Andreas als auch Marco (Bulacia) haben vor Kroatien, Portugal und Sardinien jeweils zwei Testtage. Danach sehen wir weiter, sowohl bei der Auswahl der weiteren WRC2-Läufe als auch beim Testen. Andreas bestreitet ja zudem die komplette Rallye-EM und wird wohl bald mit den ersten Entwicklungstests des künftigen Skoda Fabia Rally2 beginnen. Letzteres ist aber ein reines Werksengagement. ■



Serkan Duru

Geburtstag: 25. August 1972
Geburtsort: Istanbul (TR)
Herkunftsland: Türkei

Rallye-WM

Wochen der Entscheidung



Bewirbt sich der ADAC für einen WM-Lauf, soll es erneut durch die Moselweinberge gehen

ROESELER

Es wird eng. Ende April müssen alle WM-Bewerbungen beim WM-Promoter vorliegen. Das Konzept einer neuen Rallye Deutschland soll fertig sein. Offen ist, ob die Entscheidungsträger im ADAC grünes Licht geben.

Von: **Reiner Kuhn**

Der WM-Promoter strickt mit Hochdruck am künftigen WM-Kalender. Interessierte Länder für das gute Dutzend WM-Rallyes gibt es zuhauf. „Besonders lang ist die Bewerberliste für die sieben oder acht Auftritte in Europa", weiß Simon Larkin, beim WM-Promoter für die Kalenderplanung verantwortlich. Wohl auch, weil die Topliga ab kommender Saison mit Hybridautos, nachhaltigem Sprit und kleinerem CO_2-Fußabruck daherkommt.

Schwer tut man sich auf den drei größten europäischen Automobilmärkten. Das mit Le Mans und einem Grand Prix gesegnete Frankreich hat schon verkündet, sich neben der auf heimischem Boden stattfinden Rallye Monte Carlo nicht um einen eigenen WM-Lauf zu bewerben. Anders in Großbritannien: Dort scheint neben dem GP in Silverstone nicht mehr das nahe Wales Favorit, sondern Nordirland. Eine Bewerbung samt fertigem Konzept liegt dem WM-Promoter seit Monaten vor.

Bleibt das aktuell ohne F1-Lauf aufwartende Deutschland. Ideen einer neuen WM-Rallye in einer anderen Region, zum Beispiel im Dreiländereck mit Tschechien und Österreich, sind beim ADAC vom Tisch. Angedacht ist ein WM-Lauf im Rallye-erprobten Rheinland-Pfalz mit Start und Ziel am weltbekannten Nürburgring. Traditionsprüfungen in den Moselweinbergen am Freitag wären ebenso gesetzt wie ein langer Samstag auf dem Militärgelände bei Baumholder. Die Power Stage am Sonntag könnte über die Nordschleife führen und in der Müllenbachschleife enden, wo zeitgleich die vom gleichen Promoter vermarktete Rallycross-WM gastieren könnte. Nun liegt es am ADAC-Vorstand, den Daumen für das Konzept und eine Bewerbung zu heben. Denn klar ist auch: Ist Deutschland 2022 nicht dabei, ist es mit großkalibrigen internationalen Rallyes hierzulande vorerst vorbei. ■

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Ausgebuchter Auftakt

Das gab es noch nie! In gerade einmal 28 Stunden waren alle 100 Startplätze zum DRM-Auftakt Anfang Mai in Sulingen vergeben.

Nach der pandemiebedingten Absage der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) im Vorjahr erlebte das Organisationsteam der Rallye Sulingen rund um Michael Tiesing eine überaus positive Überraschung: Nur einen Tag nach Nennstart waren die 100 maximal verfügbaren Plätze für den ohne Zuschauer stattfindenden DRM-Saisonauftakt am 7. und 8. Mai vergriffen, ein knappes Dutzend Teams steht auf der Warteliste.

Ebenso beeindruckend wie der Andrang ist die Qualität der gemeldeten Akteure. So bilden 17 zum Teil stark besetzte Turboallradler der nationalen Topklasse Rally2 die Spitze des breit und international aufgestellten Feldes. Am Start sind Fahrer aus den Niederlanden, Dänemark und der finnische WRC2-Laufsieger Eerik Pietarinen. 15 Startplätze sind für die Premiere des ADAC-e-Corsa-Cup reserviert. ■ RK

Extreme E

Klare Sicht, klarer Sieg

Die Premiere zur neuen vollelektrischen Offroad-Serie Extreme E gewann das Rosberg-Duo Johan Kristoffersson und Molly Taylor.

So richtig rund lief es beim offiziellen Extreme E-Debüt noch nicht. Einige Teams haderten auf der acht Kilometer kurzen Piste im saudi-arabischen Al-Ula mit Kinderkrankheiten am „Odyssey 21" genannten Elektro-Offroader – so hagelte es teils heftige Zeitstrafen wegen Problemen mit der Aktivierung des Speedlimiters in der Wechselzone. Zudem mussten wegen der Staubentwicklung die Qualifyings im Einzelzeitfahren ausgetragen werden, in denen sich erst Stéphane Sarrazin und kurz darauf Claudia Hürtgen mehrfach überschlugen.

Im Finale setzte sich das Team Rosberg mit Johan Kristoffersson und Molly Taylor nach gelungenem Start und freier Sicht für den Schweden locker durch. Zweiter wurden Timmy Hansen / Catie Munnings (Andretti-United) vor Sébastien Loeb/Cristina Gutiérrez (Hamilton X44). ■ RK



DÖRRENBÄCHER

Breite Spitze: Auch DRM-Routinier Mohe kommt im Skoda Fabia Rally2 Evo



EXTREME E

Obenauf dank freier Sicht: Extreme-E-Auftaktsieger Kristoffersson und Taylor



BEST BRAND 2020

SONAX – EINE STARKE MARKE!

LESERWAHL
BEST BRAND 2020
KATEGORIE AUTOMOBIL
Pflegemittel
Heft 17/21
MOTOR SPORT aktuell

LESERWAHL
BEST BRAND 2020
KATEGORIE MOTORRAD
Pflegemittel
Heft 17/21
MOTOR SPORT aktuell



LIEBE MOTORSPORTFREUNDE

Vielen Dank liebe Leser! Sie haben SONAX die Auszeichnung „Best Brand 2020“ in der Kategorie „Automobil Pflegemittel“ als auch „Motorrad Pflegemittel“ verliehen. Wir freuen uns über Ihre konstante Bestätigung unserer Marke und unserer Produkte. Die Auszeichnung motiviert uns, Ihnen weiterhin Pflegemittel in brillanter Qualität „Made in Germany“ zu liefern.

Ihr Manfred Hoffmann,
geschäftsführender Gesellschafter SONAX GmbH

www.sonax.de





MOTORSPORT IMAGES

Dirt-Rennen Bristol

Eine schmutzige Show

Das erste Dirt-Rennen auf losem Untergrund nach über 50 Jahren sorgte für ein mächtiges Spektakel im NASCAR-Oberhaus. Am Ende gewann mit Penske-Ford-Pilot Joey Logano einer, auf den man eher nicht getippt hätte.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach seinem Durchmarsch im Truck-Rennen (siehe rechts) musste Toyota-Pilot Martin Truex Jr. auch im Cup-Rennen als einer der großen Sieg-Anwärter gelten. Tatsächlich führte er 126 Runden an, gewann die erste Stage und beendete das zweite Segment als Vierter. Doch ein Reifenschaden in der vorletzten Runde ließ ihn vom dritten auf den 19. Platz zurückfallen.

Er war nicht der einzige Favorit, der ins Stolpern kam. Kurioserweise gerieten in Runde 53 ausgerechnet die beiden großen Dirt-Spezialisten Christopher Bell (Toyota) und Kyle Larson (Chevrolet) aneinander. Bell drehte sich auf der oberen, aber etwas rutschigeren Linie weg, Larson touchierte den Gibbs-Toyota – was eigentlich halb so schlimm gewesen wäre. Doch auch Kevin Harvick (Ford) und Ross Chastain (Chevrolet) im Ex-Larson-Auto knallten in die havarierten Fahrzeuge. Für Bell war sofort Feierabend, Larson schleppte sich mit waidwundem Auto die restlichen rund 200 Umläufe ins Ziel und ließ letztlich Platz 29 notieren.

Suárez lange in Führung

Neben Truex sorgte auch Daniel Suárez (Chevrolet) für Aufsehen. Der einzige Mexikaner im Cup-Feld setzte sich in der zweiten Stage an Truex vorbei in Führung und drehte anschließend 58 Lead Laps. Am Ende reichte es für den Fahrer des erst Ende 2020 gegründeten Trackhouse-Teams für den starken vierten Platz.

Logano, der zum Ende der zweiten Stage das Zepter von Suárez übernahm, lieferte sich mit Denny Hamlin (Toyota) das große Rennen um den Sieg. Doch in der durch eine späte Gelbphase nötigen Overtime verlor der Gibbs-Toyota etwas den Fluss, und so rutschte der ebenfalls starke Ricky Stenhouse Jr. (Chevrolet) noch auf den zweiten Platz. Ein paar Runden länger, und er hätte Logano den Sieg womöglich noch streitig machen können.

„Wie gefällt euch Bristol auf Dirt?" schrie er den Zuschauern auf der Tribüne entgegen, nachdem er seinen für den losen Untergrund ziemlich sehenswerten Sieger-Donut absolviert hatte. Die Antwort war in Form von Jubel schnell gefunden. Auch wenn das Rennen durch häufige Unterbrechungen öfter aus dem Rhythmus geriet: Die Show war klasse. Und wenn die Akteure dann doch mal 50 Runden auf einem Reifensatz durchfahren konnten, reihte sich das Feld nicht etwa schön hintereinander ein, sondern kämpfte auf verschiedenen Linien um die Plätze.

Nach dem großen Erfolg und der Aufmerksamkeit für den Event verwundert es kaum, dass auch im nächsten Jahr das Frühjahrsrennen von Bristol als Dirt-Rennen ausgetragen wird. Das bestätigte noch während des laufenden Rennens Jerry Caldwell, Chef des Bristol Motor Speedway.

18 000 Kubikmeter Dreck

„Eine unglaubliche Strecke. Danke an alle, die an der Vorbereitung beteiligt waren", sagte Sieger Logano, der als expliziter Nicht-Dirt-Experte zuvor nur von den Wenigsten zu den Favoriten gezählt worden war.

Die Zahlen zur besagten Vorbereitung lesen sich wie bei einem Großbauprojekt: Für insgesamt vier Wochenenden mit Dirt-Action in fünf Wochen (der Cup und die Trucks gastierten am zweiten davon) wurde das Halbmeilen-Oval mit rund 18 000 Kubikmetern Dreck zugeschüttet und in wochenlanger Arbeit präpariert. Bereits im Januar wurde deshalb mit den Vorbereitungen begonnen. Mitte September fährt NASCAR erneut in Bristol – dann wieder auf Betonboden. ■

NASCAR Truck Series Bristol

Toyota bleibt die Macht

Martin Truex Jr. hat sich bei einem Gaststart in der dritten Liga seinen ersten Truck-Sieg geholt. Damit bleibt Toyota in dieser Saison ungeschlagen.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach den zwei Auftaktsiegen von ThorSport-Fahrer Ben Rhodes übernahm das Team von Kyle Busch. In Atlanta gewann John Hunter Nemechek vor seinem Boss, der zwei Wochen später bei seinem Heimrennen in Las Vegas siegte.

Nemechek hatte sich nach einem Durchhänger von Rhodes die klare Tabellenführung geschnappt, beim Dirt-Auftritt in Bristol aber wurde er einer der großen Pechvögel. Zum Ende des ersten Renndrittels bekam er einen Schubser von Matt Crafton (Ford) und wurde danach am Streckenrand stehend derart hart von einem anderen Auto getroffen, dass er bereits ausschied.

Als großer Mitfavorit galt auch hier Kyle Larson (Chevrolet), der wie fünf weitere Cup-Fahrer den Start in der dritten Liga – in Abwesenheit der Xfinity-Series – als Vorbereitung aufs Cup-Rennen (siehe links) fuhr. Doch auch der Dirt-Spezialist wurde Opfer einer Kollision, wobei er einen langsam fahrenden Konkurrenten übersah und nach der Kollision ausschied.

Ein anderer Cup-Pilot dominierte in persona von Martin Truex Jr. aber geradezu. Trotz eines zerfahrenen Rennens mit zwölf (!) Gelbphasen in 150 Runden war er bei seinem ersten Truck-Rennen seit 2006 nicht aufzuhalten und fuhr souverän zum Sieg. Damit holte Truex Jr. auch den dritten Sieg in Folge für Kyle Busch Motorsports. Markenkollege Rhodes fand mit dem zweiten Platz wieder in die Spur und robbt sich jetzt wieder punktemäßig nah an Leader Nemechek heran. ■

NASCAR TRUCK SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
5. von 22 Meisterschaftsläufen

Pos.	Fahrer	Marke
1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Ben Rhodes (USA)	Toyota
3.	Raphaël Lessard (CDN)	Chevrolet
4.	Todd Gilliland (USA)	Ford
5.	Chase Briscoe (USA)	Ford
6.	Grant Enfinger (USA)	Toyota
7.	Zane Smith (USA)	Chevrolet
8.	Parker Kligerman (USA)	Chevrolet
9.	Austin Hill (USA)	Toyota
10.	Austin Wayne Self (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 5 von 22 Rennen

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Nemechek (Toyota)	211 Punkte
2.	Rhodes (Toyota)	205
3.	Creed (Chevrolet)	190
4.	Crafton (Toyota)	171
5.	Friesen (Toyota)	158
6.	A. Hill (Toyota)	156
7.	Z. Smith (Chevrolet)	137
8.	Enfinger (Toyota)	131
9.	T. Gilliland (Ford)	127
10.	Self (Chevrolet)	111



NASCAR

Erster Truck-Sieg überhaupt: Gaststarter Martin Truex Jr. dominierte Bristol



NASCAR

Logano schrieb Geschichte: Er gewann das erste Dirt-Rennen seit 1970


MOTORSPORT IMAGES

Materialschlacht: Kaum ein Auto überstand das Rennen unbeschädigt



MOTORSPORT IMAGES

Dumm gelaufen: Die Favoriten Bell und Larson crashten ineinander

NASCAR CUP SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
7. von 36 Meisterschaftsläufen

Pos.	Fahrer	Marke
1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
5.	Ryan Newman (USA)	Ford
6.	William Byron (USA)	Chevrolet
7.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
8.	Ryan Blaney (USA)	Ford
9.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
10.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 7 von 36 Rennen

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Hamlin (Toyota)	327 Punkte
2.	Logano (Ford)	269
3.	Truex Jr. (Toyota)	247
4.	Larson (Chevrolet)	242
5.	Keselowski (Ford)	232
6.	Byron (Chevrolet)	228
7.	Blaney (Ford)	226
8.	Harvick (Ford)	225
9.	Elliott (Chevrolet)	211
10.	Bell (Toyota)	186



Marco Wittmann bleibt der DTM erhalten. Er startet im BMW M6 GT3 von Walkenhorst Motorsport

WALKENHORST MOTORSPORT

Weitere Meister

Diese Woche hat die neue „GT3-DTM" in Form von Testfahrten in Hockenheim ihren ersten offiziellen Auftritt. Kurz zuvor gab es noch dicke News: Mit Marco Wittmann und Gary Paffett stoßen zwei weitere Ex-Meister zum Feld.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach schleppendem Beginn kann man mittlerweile mit Fug und Recht behaupten, dass die DTM wieder auf Kurs ist. Auch wenn sich in den sozialen Netzwerken weiterhin die Kritik am neuen technischen (GT-)Gewand der einstigen Tourenwagen-Serie hält: Die Fahrzeugvielfalt und Qualität des jetzt weitgehend feststehenden Fahrerfeldes sprechen für sich und für Serienboss Gerhard Berger.

Der Tiroler hat in den vergangenen Monaten Kontakte spielen und den Telefondraht glühen lassen. Hier verhandelt, dort ein Zückerchen hingelegt. Das Resultat findet sich – mit wenigen Ausnahmen – diese Woche zum ersten offiziellen Test in Hockenheim ein. Die News, die noch am Dienstag eintrudelten, brachten nochmal einige Prominenz.

Paffett und Götz zurück

Zunächst wurde Marco Wittmann als erster Walkenhorst-Pilot bekannt gegeben. Der Meister von 2014 und 2016 fuhr in den letzten beiden Saisons technisch bedingt oft hinterher. Dieses Jahr sollte er mit dem BMW M6 GT3 und dank einer Balance of Performance zumindest der Papierform nach wieder Chancen haben. „Wer mich kennt, weiß wie sehr mir die DTM ans Herz gewachsen ist", sagte der Franke. Auch seine große Fangemeinde wird es seinem Arbeitgeber BMW danken.

> „Wer mich kennt, weiß wie sehr mir die DTM ans Herz gewachsen ist."
>
> Marco Wittmann

Bei Mercedes wurden einige mehr oder weniger schlecht gehütete Geheimnisse offiziell bestätigt. Dabei wurden auch die sieben Autos, verteilt auf fünf Teams, samt der noch fehlenden Fahrer bekannt. Bereits fix waren Lucas Auer und Philip Ellis bei Winward Racing, Daniel Juncadella bei GruppeM und Arjun Maini bei Getspeed. Nun kennt man auch die drei restlichen Kutscher: Für das Haupt Racing Team (HRT) gehen DTM-Rückkehrer Maximilian Götz und Neuling Vincent Abril an den Start. Mücke Motorsport aus Berlin gibt sein DTM-Comeback mit dem Meister von 2005 und 2018, Gary Paffett.

Gemeinsam mit Abt-Audi-Pilot Mike Rockenfeller stehen also nun drei Ex-Champions am Start. Rosberg-Audi-Kollege Nico Müller wurde zuletzt zweimal Vizemeister hinter René Rast, der der DTM jedoch zugunsten der DTM den Rücken kehrt. Auch das restliche Feld kann sich sehen lassen: Alex Albon (Ferrari), Christian Klien (McLaren) und Timo Glock (BMW) bringen F1-Erfahrung. Mit Kelvin (Audi) und Sheldon van der Linde (BMW) steht ein sauschnelles DTM-Brüderpaar am Start. Und mit Sophia Flörsch (Audi) ist eine Quereinsteigerin dabei, auf die sich nicht nur deshalb viele Augen richten, weil sie die erste DTM-Pilotin seit Rahel Frey und Susie Wolff 2012 ist.

Testfahrten mit zehn Teams

Das erste Kräftemessen wird vor allem aber für die Technikabteilung der DTM interessant. Auf den in der GT3 eher selten verwendeten Michelin-Reifen gibt es bisher wenige Daten. Dazu greift man nicht auf die BOP der SRO zurück, sondern hat mit dem Dienstleister AVL aus Graz – unter Sportchefin Ellen Lohr – einen eigenen Partner für die Fahrzeugeinstufung an Bord.

Die DTM Trophy mit ihren Defacto-GT4-Fahrzeugen teilt sich übrigens die Strecke mit der DTM. Anders als die „Mutter-Serie" vertraut man wie bisher auf Hankook-Reifen. Die BOP wird hier weiterhin von Joe Schmidtler (JS-PE GmbH) erstellt.

Apropos DTM Trophy: Der amtierende Meister Tim Heinemann, Schützling von DTM-Rekordmeister Bernd Schneider, ist nicht wie von vielen erwartet in die GT3-DTM aufgestiegen. Dem Vernehmen nach fiel die Entscheidung zwischen ihm und Paffett.

Zum Test in Hockenheim werden zehn Teams und praktisch alle bisher bestätigten Fahrer erwartet. Nach dem zweitägigen Test im Badischen folgt vom 4. bis 6. Mai der zweite Probelauf am Lausitzring. Dann ist auch der neue BMW M2 Cup dabei. ■



MERCEDES-AMG

Noch ein Comeback: Das Auto von Maxi Götz



MERCEDES-AMG

Nach zwei Jahren Pause zurück: Gary Paffett



SIEGER DESIGNS

Vorgestellt: Nico Müllers Fahrzeugdesign

NASCAR

Regenreifen im Oval

Bei einem Test in Martinsville probierte NASCAR vergangene Woche, ob man künftig auch im Oval Regenreifen einsetzen könnte. Die ersten Ergebnisse stimmen positiv.

Von: **Michael Bräutigam**

Es geht dabei nicht darum, grundsätzlich Regenrennen auf kleineren und flachen Ovalen zu ermöglichen. Jedoch soll es nach den Vorstellungen der Macher künftig nicht mehr dauern, bis die Strecke komplett trocken ist, ehe man das Rennen (wieder) aufnimmt. In Martinsville drehten Kyle Larson und Chris Buescher auf dem künstlich bewässerten Kurs einige Testrunden, um die Machbarkeit zu überprüfen. Dabei kamen sowohl reguläre Sonoma-Regenreifen als auch entsprechend nachprofilierte Martinsville-Slicks zum Einsatz. „Das könnte künftig einige Optionen eröffnen", berichtete Kyle Larson nach dem grundsätzlich Mut machenden Test.

Hintergrund ist auch, dass 2022 neue, modernere Cup-Boliden – u. a. mit Leichtmetallrädern und Einzelradaufhängung – zum Einsatz kommen, diese also grundsätzlich auch besser unter nassen Bedingungen fahren könnten. In Charlotte fuhr man 2020 schon auf dem nassen „Roval", was weniger Probleme bereitete, als man befürchtet hatte. In naher Zukunft wird man aber weiter nur auf trockenen Ovalen fahren. ■



NASCAR

Regenreifen könnten bei NASCAR in Zukunft häufiger zum Einsatz kommen

TCR Australien & 6h-Rennen Bathurst

Mostert holt Hattrick

Die Supercars-Stars Chaz Mostert und Shane van Gisbergen trumpften beim Tourenwagen-Wochenende in Bathurst groß auf.

Von: **Michael Bräutigam**

Mostert fuhr beim ersten Auftritt der TCR Australien in Bathurst alles in Grund und Boden und gewann alle drei Läufe. Jedes Mal startete der Audi-Pilot, der als Tabellenführer angereist war, von der Pole-Position – und jedes Mal schnappte ihm Peugeot-Fahrer Aaron Cameron nach Erlöschen der Startampel die Spitze weg.

Jeweils zur Hälfte des Rennens wechselte die Führung aber wieder, und so holte Mostert einen lupenreinen Hattrick. In der Tabelle liegt er jetzt bereits 63 Punkte vorne. Cameron schob sich mit seinen drei zweiten Plätzen auch in der Gesamtwertung bis auf den zweiten Platz. Ob Mostert die Saison zu Ende fahren kann, ist übrigens noch offen. Priorität hat natürlich die Supercars-Serie, und aktuell gibt es keine Überschneidungen. Doch durch Corona verschieben sich immer wieder einzelne Termine – der für diese Woche geplante Event in Symmons Plains rückt beispielsweise um eine Woche nach hinten.

Supercars-Tabellenführer Shane van Gisbergen war ebenfalls in Bathurst vor Ort, jedoch nicht bei der TCR, sondern beim 6h-Rennen der Tourenwagen. Gemeinsam mit Shane Smollen und Rob Rubis startete er in einem seriennahen BMW M4, holte Pole und schnellste Rennrunde und fuhr nach sechs Stunden als Sieger über den Zielstrich. Damit ist der Neuseeländer erst der zweite Fahrer nach Paul Morris, der sowohl die 12h, die 1000 km als auch die 6h von Bathurst gewinnen konnte. Insgesamt starteten 58 Autos zum größten Tourenwagen-Rennen Australiens. Rund ein Drittel des Feldes fiel vorzeitig aus. ■



TCR AUSTRALIA

Drei Bathurst-Siege und eine klare Tabellenführung: Chaz Mostert

NACHRICHTEN

TCR GERMANY: LUBNER WIEDER VOLLZEIT DABEI
Nach nur einem Gasteinsatz im Jahr 2020 ist Lubner Motorsport heuer wieder die ganze Saison in der ADAC TCR Germany mit von der Partie. Dabei setzt man einen Opel Astra für Philipp Regensperger ein. Der hatte bereits 2019 beim Finale am Sachsenring einen Gaststart in der Serie absolviert. Mittlerweile ist der Astra in den Besitz des 22-jährigen Bayern gewechselt.

TCR GERMANY: KURZ VOR EINSCHREIBE-SCHLUSS
Mit der Verkündung von Philipp Regensperger (siehe oben) wächst das Feld der ADAC TCR Germany auf mittlerweile 16 bestätigte Starter. Kommende Woche Donnerstag (15. April) schließt das Zeitfenster für die Einschreibung, einen Monat später, am 15. Mai, startet in Oschersleben die Saison. Davor findet vom 19. bis 21. April an gleicher Stelle der offizielle Vorsaisontest des ADAC-Pakets statt.

SUPERCARS: DOCH BEI DER FORMEL 1 DABEI?
Supercars-CEO Shane Howard hat bestätigt, dass man mit den Organisatoren des F1-Rennens in Melbourne (21. November) in Kontakt steht. Möglicherweise wird man also im Albert Park noch einen weiteren Event platzieren. Dieser würde zwischen die Rennen in Pukekohe (6./7. November) und das Finale in Surfers Paradise (4./5. Dezember) rutschen.

TCR JAPAN: CUPRA MIT AUFTAKT-DOPPELSIEG
Keiichi Inoue – nicht verwandt mit Ex-F1-Pilot Taki – und der unter Pseudonym fahrende „Hirobon" sicherten Cupra zwei Siege beim Auftakt der TCR Japan in Fuji. Hirobon gewann eigentlich auch den ersten Lauf vor Audi-Pilot Yuki Fujii, doch diese beide bekamen eine 30-Sekunden-Strafe für einen Frühstart und fielen auf P8 bzw. P9 zurück.



Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
FÜR SIE ZUR WAHL
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

XPB

Der Titelverteidiger

Im Dezember und Januar hatten wir Sie, liebe Leser, gebeten, Ihre persönlichen Fahrer und Automodelle des Motorsportjahres 2020 zu wählen. Nun stellen wir Ihnen die Sieger vor.

Von: **Michael Bräutigam**

Lewis Hamilton kennt sich mit Titelverteidigungen aus. Mittlerweile ist er siebenfacher F1-Weltmeister, vier Mal konnte er den WM-Titel im darauffolgenden Jahr verteidigen. Nun hat es also auch in der MSa-F1-Leserwahl geklappt. Überraschend knapp dahinter landete „Joker" Nico Hülkenberg, der 2020 lediglich zwei Rennen fuhr.

Auch Mick Schumacher gelang beim „Formelsport" die Titelverteidigung. Als Meister der Formel 2 konnte er sogar seinen Vorjahres-Stimmanteil (46,3 %) noch einmal deutlich steigern und griff fast drei Viertel (!) aller Stimmen dieser Kategorie ab.

Rast und Abt gewinnen

Ähnlich deutlich setzte sich in der Kategorie „Tourenwagen" DTM-Meister René Rast durch. Er bekam mehr als die Hälfte aller Stimmen und ist der dritte Titelverteidiger der Leserwahl in seiner Kategorie. Vierter im Bunde ist Daniel Abt, der quasi ein Abo in der „Formel E" hat – diese aber mittlerweile als Fahrer verlassen hat und seine Serie im nächsten Jahr nicht mehr ausbauen kann.

Neben den vier Titelverteidigern gab es auch sechs neue Leserwahl-Sieger. Die im Vorjahr noch „Sportwagen" genannte Kategorie ging damals an Fernando Alonso, diesmal haben wir aufgrund der schieren Menge an Rennserien und Fahrern die Kategorie in „Prototypen" und „GT-Sport" aufgeteilt. Bei ersterer setzte sich mit Paul di Resta zum ersten Mal überhaupt ein LMP2-Pilot gegen sämtliche anderen Kandidaten durch. Der in Ihren Augen beste GT-Pilot des Jahres 2020 war –

FAHRER DES JAHRES

Formel 1	Formelsport	Formel E	Prototypen	GT-Sport
1. Lewis Hamilton (23,0 %)	1. Mick Schumacher (73,1 %)	1. Daniel Abt (23,1 %)	1. Paul di Resta (27,8 %)	1. Augusto Farfus (23,5 %)
2. Nico Hülkenberg (20,6 %)	2. Scott Dixon (7,4 %)	2. André Lotterer (15,7 %)	2. Kamui Kobayashi (18,0 %)	2. Kévin Estre (16,3 %)
3. Max Verstappen (17,0 %)	3. Takuma Sato (4,5 %)	3. Maxim. Günther (12,7 %)	3. Sébastien Bourdais (13,3 %)	3. Nick Tandy (13,3 %)
4. Sergio Pérez (9,0 %)	4. Yuki Tsunoda (3,4 %)	4. Sébastien Buemi (10,1 %)	4. José María López (8,4 %)	4. Nicki Thiim (11,8 %)
5. Sebastian Vettel (8,1 %)	5. Callum Ilott (3,2 %)	5. Lucas di Grassi (8,8 %)	5. Mike Conway (8,2 %)	5. Raffaele Marciello (8,8 %)

Langstrecke Nürburgring	Rallye	Tourenwagen	Nachwuchs	Sonderpreis
1. Maro Engel (40,1 %)	1. Sébastien Ogier (28,4 %)	1. René Rast (50,9 %)	1. Oliver Solberg (21,1 %)	1. Uwe Alzen (36,3 %)
2. Nick Catsburg (13,3 %)	2. Mattias Ekström (17,6 %)	2. Nico Müller (16,9 %)	2. Kalle Rovanperä (17,6 %)	2. Jochen Hahn (12,3 %)
3. Manuel Metzger (8,8 %)	3. Timo Scheider (13,0 %)	3. Yann Ehrlacher (7,5 %)	3. Tim Heinemann (17,2 %)	3. Kris Nissen (11,2 %)
4. Luca Stolz (7,7 %)	4. Thierry Neuville (12,8 %)	4. Yvan Muller (5,1 %)	4. Mike Münch (11,3 %)	4. Michael Nolte (9,0 %)
5. Danny Brink (6,3 %)	5. Elfyn Evans (7,7 %)	5. Antti Buri (3,9 %)	5. Tim Tramnitz (8,2 %)	5. Larry ten Voorde (7,5 %)


XPB

Formelsport-Sieger: M. Schumacher


TOYOTA

Rallye-König: Sébastien Ogier


AUDI

Tourenwagen-Ass: René Rast


UWE ALZEN AUTOMOTIVE

Sonderpreis-Abstauber: Uwe Alzen



nach u. a. Daytona-Klassensieg – Augusto Farfus.

Wie im Vorjahr hört der „Rallye"-Sieger auf den Namen Sébastien, diesmal jedoch Ogier statt Loeb. Neben dem siebten WM-Titel sicherte er sich auch Ihren größten Stimmanteil.

Unter den Nordschleife-Spezialisten war mit über 40 Prozent der Stimmen Maro Engel Ihr Favorit. Dazu sei gesagt, dass Vorjahressiegerin Sabine Schmitz 2020 keine Rennen fuhr, die kürzlich verstorbene „Ring-Königin" also gar nicht zur Wahl stand.

Wie Maro Engel, der im Vorjahr Zweiter war, gelang auch Oliver Solberg in der Kategorie „Nachwuchs" der Sprung vom zweiten auf den ersten Platz – auch hier in Abwesenheit der 2020er-Siegerin Michelle Halder.

In der neuen „Sonderpreis"-Kategorie, unter der wir Fahrer aus den weniger beachteten Disziplinen zusammenfassen, setzte sich Uwe Alzen als Breitensport-Vertreter (Meister STT H&R Cup) vor Truck-Racer Jochen Hahn und Kris Nissen als Champion der „Tourenwagen Classics" durch.

Porsche, BMW und Audi

Die grundlegende Neustrukturierung der Fahrzeug-Kategorien, weg vom Serien- und hin zum Rennauto, hat trotzdem einige Vorjahressieger zum Vorschein gebracht. Der Porsche 911, der in den letzten Wahlen stets die alte „Sportwagen"-Kategorie dominierte, setzte sich diesmal deutlich in den neuen Klassen der „GT-Fahrzeuge über 500 PS" sowie „Markenpokal" durch.

Der Hyundai i20, im letzten Jahr noch „Kleinwagen"-Sieger, holte sich auch dieses Jahr die Krone in seiner Kategorie, dieses Jahr „Rallye" genannt. Und auch der Audi RS 5, der vor Jahresfrist die „Mittelklasse" gewann, ist wieder ein Leser-Favorit gewesen: In der Klasse „Tourenwagen über 400 PS" ließ er wie in der DTM den BMW M4 hinter sich.

Bleiben noch die jeweils kleineren GT- und Tourenwagen-Kategorien übrig. Bei den GT-Fahrzeugen bis 500 PS gab es ein enges Rennen zwischen gleich vier Modellen, das letztlich der Mercedes-AMG GT4 um 1,1 Prozent für sich entscheiden konnte.

Sogar noch etwas spannender fiel das Duell BMW gegen Audi bei den Tourenwagen bis 400 PS aus. Der 330i M Sport aus der BTCC setzte sich nur knapp gegen den sowohl in BTCC als auch (W)TCR eingesetzten Audi S3 bzw. RS 3 durch. BMW und Audi gewinnen mit jeweils einem ersten, zwei zweiten und einem dritten Platz auch den virtuellen Medaillenspiegel der Leserwahl.

Und dann gibt es noch einen heimlichen Gewinner. Wie die Kollegen von „sport auto" bereits feststellten, erfreut sich die puristische Alpine A110 einer wachsenden Fangemeinde. Das spiegelt sich auch im Wahlverhalten der MSa-Leser wider: In allen drei Kategorien, in denen der Heckmotor-Sportler aufgestellt war, schaffte er es in die Top 5. ■

ZUBEHÖR-MARKEN

Kategorie	Marke
1. Sportauspuffanlagen	AKRAPOVIČ
2. Rennsitze/-schalen	RECARO
3. Sportsitze	RECARO
4. Federn	Eibach
5. Felgen	BBS Motorsport
6. Helme	Schuberth
7. Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge	brembo
8. Öle/Schmierstoffe	LIQUI MOLY
9. Pflegemittel	SONAX MADE IN GERMANY
10. Rennreifen	
11. Straßenreifen	
12. Sportfahrwerke	
13. Gewindefahrwerke	
14. Filter	
15. Zündkerzen	
16. Spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile	

MODELLE DES JAHRES

GT-Fahrzeuge bis 500 PS	GT-Fahrzeuge über 500 PS	Rallye	Tourenwagen bis 400 PS	Tourenwagen über 400 PS	Markenpokal
1. Merc.-AMG GT4 (14,9 %)	1. Porsche 911 (25,8 %)	1. Hyundai i20 (18,2 %)	1. BMW 330i M (16,0 %)	1. Audi RS 5 DTM (31,8 %)	1. Porsche 911 (34,2 %)
2. Audi R8 LMS GT4 (13,8 %)	2. Merc.-AMG GT3 (10,5 %)	2. VW Polo (10,8 %)	2. Audi S3/RS 3 (15,3 %)	2. BMW M4 DTM (25,3 %)	2. BMW M240i (14,0 %)
3. BMW M4 GT4 (12,7 %)	3. Audi R8 LMS (8,2 %)	3. Toyota Yaris (9,7 %)	3. VW Golf (10,1 %)	3. Ford Mustang (8,0 %)	3. Lamb. Huracán (8,8 %)
4. Porsche 718 C. GT4 (12,6 %)	4. BMW M6 GT3 (8,1 %)	4. Alpine A110 (7,6 %)	4. Hyundai i30/FB (9,4 %)	4. Nissan GT-R SGT (7,7 %)	4. Ferrari 488 GTB (8,5 %)
5. Alpine A110 GT4 (9,0 %)	5. Glickenh. SCG004C (6,0 %)	5. Ford Fiesta (7,2 %)	5. Alfa R. Giulietta (8,2 %)	5. Toyota Supra SGT (7,4 %)	5. Alpine A110 (7,7 %)



BMW

BMW und Audi Kopf an Kopf: Je ein Sieg, zwei zweite und ein dritter Platz



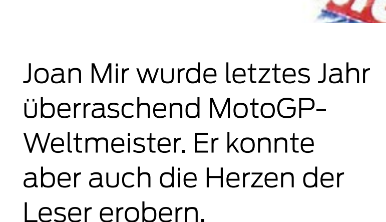
PORSCHE

Zwei Kategorie-Siege: Die Sportwagen-Ikone Porsche 911 räumte doppelt ab

Mir auch bei den Lesern ganz vorn



SUZUKI



Joan Mir wurde letztes Jahr überraschend MotoGP-Weltmeister. Er konnte aber auch die Herzen der Leser erobern.

Von: **Imre Paulovits**

Er ist intelligent, freundlich und nimmt nie den Mund zu voll. Das ist der neue MotoGP-Weltmeister Joan Mir. Dass hinter dieser Fassade ein riesiges Talent steckt, das seine Karriere und die letzte Weltmeisterschafts-Saison mit Systematik und Beständigkeit aufgebaut hat, hat ihn über seine Gegner gehoben. Seine menschlichen Qualitäten haben dem vermeintlichen Underdog die Herzen unserer Leser geöffnet: Er hängte bei unserer Leserwahl sogar den genauso überraschenden Stefan Bradl ab, der als Vertretung für den verletzten Weltmeister Marc Márquez Deutschland ganz unverhoffte Erfolgserlebnisse beschert hat. Wenn auch mit deutlichem Rückstand, schaffte es Franco Morbidelli, der Kämpfer mit italienischen und brasilianischen Wurzeln, auf den dritten Platz. Sein Mentor Valentino Rossi hatte die letzten sechs Jahre in Folge die Wahl gewonnen, 2020 aber ein Horrorjahr erlebt. Zuerst technische Probleme mit der Yamaha, dann Zwangspause wegen einer Corona-Erkrankung ließen ihn auf den 15. WM-Rang abstürzen. Da wir ausnahmslos die gleichen Maßstäbe angesetzt haben, ist er so aus den Wahlvorschlägen herausgefallen. Als „Fahrer nach Wahl“, kam er trotzdem auf 7 Prozent der Stimmen und den vierten Platz – das hat es noch nie gegeben.

Marcel Schrötter hatte ein schwieriges Jahr, aber wie wacker er sich durch Reifenprobleme und den Druck der aufeinander folgenden Rennen kämpfte, wissen unsere Leser zu würdigen und kürten ihn zu ihrem Liebling in der Moto2. Der britische Haudegen Sam Lowes, dessen WM-Chancen durch eine Verletzung dahinschwanden, konnte zumindest bei unseren Lesern Weltmeister Enea Bastianini schlagen.

Dass Darryn Binder genauso ein Kämpfer ist wie sein Bruder Brad, ist schon seit Jahren nicht zu verkennen. Nun ist er auch als Fahrer gereift, das brachte ihm den Sieg in der kleinsten GP-Klasse vor Weltmeister Albert Arenas und Tony Arbolino, der mittlerweile im Intact-Team Moto2 fährt.

Keinen Zweifel gab es am Sieger der MotoE-Klasse. Dominique Aegerter wurde zwar zweimal vom Motorrad gerempelt und büßte so die Chancen auf den Titel ein, die Leser sahen ihn aber als ihren Meister bei den Elektro-Bikes. Der genauso überzeugende Nachwuchsmann Lukas Tulovic wurde Zweiter und ließ Weltcupsieger Jordi Torres genauso weit hinter sich.

Superbike-Weltmeister Jonathan Rea war auch 2020 eine Klasse für sich. Das war aber auch die Marketing-Abteilung bei Kawasaki. Als sie erfuhr, dass ihr Weltmeister und ihr Motorrad die MSa-Wahl gewonnen haben, teilte man dies Rea mit, der sich bei den Lesern mit einem Foto der beiden Preise bedankt. Sandro Corteses Saison wurde durch eine furchtbare Verletzung verkürzt, die Leser linderten seinen Schmerz, indem sie ihn auf den zweiten Platz wählten, vor dem erstaun-

ZUBEHÖR-MARKEN

Kategorie	Marke
1. Auspuffanlagen	Akrapovič
2. Bremsbeläge	brembo
3. Fahrwerke	Öhlins
4. Helme	Shoei
5. Motorradbekleidung	Dainese
6. Öle/Schmierstoffe	Liqui Moly
7. Pflegemittel	Sonax
8. Rennreifen	Michelin
9. Straßenreifen	Michelin
10. Uhren	Tissot



lichen Supersport-Umsteiger und WM-Dritten Philipp Öttl.

Die Rückkehr von Jonas Folger hat in der IDM ein Erdbeben ausgelöst, noch mehr aber bei der Leserwahl. Noch nie hat ein Fahrer mit 80,6 Prozent der Stimmen in der 40-jährigen Geschichte der Wahl seine Klasse gewonnen.

Ken Roczen bleibt Deutschlands liebster Motocrosser. Er gewann vor seinem Landsmann in der MXGP, Henry Jacobi und Evergreen Tony Cairoli. Die Kategorie Offroad/Bahnsport ging an FMX-Weltmeister Luc Ackermann vor Extrem-Endurist Manuel Lettenbichler und Trial-Weltmeister Toni Bou. Die Nachwuchsklasse gewann überlegen Moto3-Junior-WM-Pilot Dirk Geiger.


GLÄNZEL

Marcel Schrötter: Moto2-Liebling

Aber wir alle haben durch die Wahl etwas dazugewonnen, denn so können wir die Vorlieben unserer Leser noch besser bedienen. Und 16 glückliche Siegerinnen und Sieger haben wertvolle Preise gewonnen, die sie bald zugeschickt bekommen. ■


KAWASAKI

Jonathan Rea: Dank an die Fans

FAHRER DES JAHRES

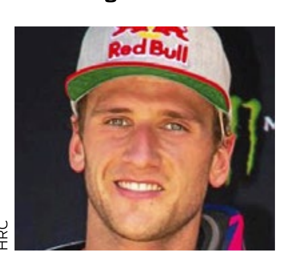
MotoGP	Moto2	Moto3
1. Joan Mir (25,1 %)	1. Marcel Schrötter (22,3 %)	1. Darryn Binder (21,7 %)
2. Stefan Bradl (22,2 %)	2. Sam Lowes (17,5 %)	2. Albert Arenas (21,2 %)
3. Franco Morbidelli (10,5 %)	3. Enea Bastianini (13,4 %)	3. Tony Arbolino (18,4 %)
4. Valentino Rossi (7,0 %)	4. Luca Marini (13,1 %)	4. Maximilian Kofler (10,2 %)
5. Andrea Dovizioso (6,4 %)	5. Tom Lüthi (12,7 %)	5. John McPhee (6,5 %)

Moto E	Superbike/SSP/SSP 300	Straßensport National
1. Dominique Aegerter (54,8 %)	1. Jonathan Rea (36,5 %)	1. Jonas Folger (80,6 %)
2. Lukas Tulovic (20,1 %)	2. Sandro Cortese (20,3 %)	2. Luca Grünwald (6,7 %)
3. Jordi Torres (4,5 %)	3. Philipp Öttl (10,2 %)	3. Paul Fröde (2,5 %)
4. Matteo Ferrari (4,2 %)	4. Scott Redding (8,9 %)	4. Baris Sahin (1,4 %)
5. Niccolò Canepa (2,6 %)	5. Chaz Davies (7,4 %)	5. Ilya Mikhalchik (1,3 %)

Motocross	Offroad/Bahnsport	Nachwuchsfahrer
1. Ken Roczen (39,4 %)	1. Luc Ackermann (29,4 %)	1. Dirk Geiger (37,3 %)
2. Henry Jacobi (13,3 %)	2. Manuel Lettenbichler (19,8 %)	2. Simon Längenfelder (11,3 %)
3. Antonio Cairoli (11,3 %)	3. Toni Bou (10,6 %)	3. Phillip Tonn (11,2 %)
4. Tim Gajser (11,1 %)	4. Lukas Fienhage (9,1 %)	4. Noah Dettwiler (8,1 %)
5. Jeremy Seewer (6,9 %)	5. Hans Weber (8,7 %)	5. David Alonso (5,7 %)


EISELE

Jonas Folger: Rekord


HRC

Ken Roczen: Superstar

MODELLE DES JAHRES

MotoGP	Moto2 / Moto3	Superbike	Supersport 600
1. KTM RC16 (32,9 %)	1. Kalex Moto2 (49,7 %)	1. Kawasaki ZX-10RR (29,7 %)	1. Yamaha YZF-R6 (34,1 %)
2. Suzuki GSX-RR (31,1 %)	2. KTM RC250 (18,2 %)	2. Ducati Panigale V4 R (27,6 %)	2. MV Agusta F3 675 (26,3 %)
3. Ducati D16 GP20 (12,4 %)	3. MV Agusta F2 (12,3 %)	3. BMW S 1000 RR (18,8 %)	3. Kawasaki ZX-6R (21,1 %)
4. Yamaha YZR-M1 (10,3 %)	4. Honda NSF250RW (6,5 %)	4. Yamaha YZF-R1 (7,3 %)	4. Honda CBR600RR (14,5 %)
5. Honda RC213V (7,1 %)	5. Speed Up Moto2 (4,9 %)	5. Honda CBR 1000 RR-R (5,7 %)	

Supersport 300	Motocross	Enduro	Rallye
1. KTM RC390 (45,1 %)	1. KTM 350/450 SX-F (24,7 %)	1. KTM 250/350/450/500 EXC-F (31,4 %)	1. KTM 450 Rally (42,0 %)
2. Yamaha YZF-R3 (26,1 %)	2. Honda CRF 450 R (13,6 %)	2. Honda CRF 250/450 RX (11,3 %)	2. Honda CRF 450 Rally (20,7 %)
3. Kawasaki Ninja 400 (24,9 %)	3. Yamaha YZ 450 F (6,1 %)	3. Yamaha WR 250/450 F (9,2 %)	3. Yamaha WR 450 Rally (11,7 %)
	4. KTM 250 SX-F (6,0 %)	4. Husqvarna FE 250/350/450 (8,0 %)	4. Husqvarna 450 Rally (9,3 %)
	5. Husqvarna FC 350/450 (5,4 %)	5. KTM 150/250/300 EXC TPI (7,6 %)	5. GasGas 450 Rally (4,2 %)


PLATZTER

MotoGP: KTM RC16 schlägt alle


KALEX

Moto2: Kalex allein auf weiter Flur


KAWASAKI

Superbikes: Kawasaki ZX-10 RR

DIE GEWINNER

1. Preis:
1 Auto-Jahres-Abo von ViveLaCar
Nora Thoma, D-97503 Gädheim

2. Preis:
1 KW-Gewindefahrwerk
Simon Steindl, D-84036 Landshut

3. Preis:
1 Reise zur Formel E
Dieter Gerhards, D-51570 Windeck

4. Preis:
1 Satz Leichtmetallräder von SPARCO
Tim Althof, D-51688 Wipperfürth

5. Preis:
1 Helmade-Gutschein
Simone Unholzer, D-94508 Schöllnach

6. Preis:
1 Raceroom-Gameseat
Berkan Erdogan, D-33615 Bielefeld

7.–16. Preis:
1 Plegeprodukte-Set von SONAX
Richard Laux, D-86150 Augsburg

Helmut Dieterle, D-78112 St. Georgen

Lisa Firnbach, D-97618 Strahlungen

Matthias Hastedt, D-27404 Ostereistedt

Udo Pilger, D-42719 Solingen

Andrea Fichtner, D-04849 Bad Düben

Dieter Müller, D-54552 Sarmersbach

Angelika Trapp, D-14943 Luckenwalde

Michael Riedel, D-04668 Grimma

Tanja Hammerschmidt, D-92555 Trausnitz



Vive la France

Einen französischen Doppelsieg hat es in der Königsklasse in der Geschichte der Motorrad-WM noch nie gegeben. In Katar holten es Fabio Quartararo und Johann Zarco nun nach. Die Sensation des Wochenendes war aber MotoGP-Rookie Jorge Martín.

Von: **Imre Paulovits**

Der Stolz war ihnen anzusehen. Johann Zarco und Fabio Quartararo, die zwei doch so unterschiedlichen Südfranzosen, umarmten sich im Parc fermé und sangen auf dem Podest fröhlich zusammen die Marseillaise. 1954 beim Grand Prix von Frankreich in Reims war es das letzte Mal, dass mit Pierre Monneret auf der Gilera und Jaques Collot auf der Norton zwei Franzosen es bei einem Grand Prix der Königsklasse aufs Podest geschafft hatten, damals als Erster und als Dritter. Jetzt machten es der 21-jährige Yamaha-Werksfahrer und der 30-jährige Pramac-Ducati-Pilot noch besser und sorgten 67 Jahre später für einen französischen Doppelsieg. Quartararo hatte den Kurvenspeed seiner Yamaha und ihren schonenden Umgang mit dem Hinterreifen perfekt genutzt und sich am Ende den entscheidenden Vorsprung herausgefahren. Zarco nutzte seine Erfahrung und überholte in der letzten Runde seinen Teamkollegen Jorge Martín.

Die Rookie-Sensation

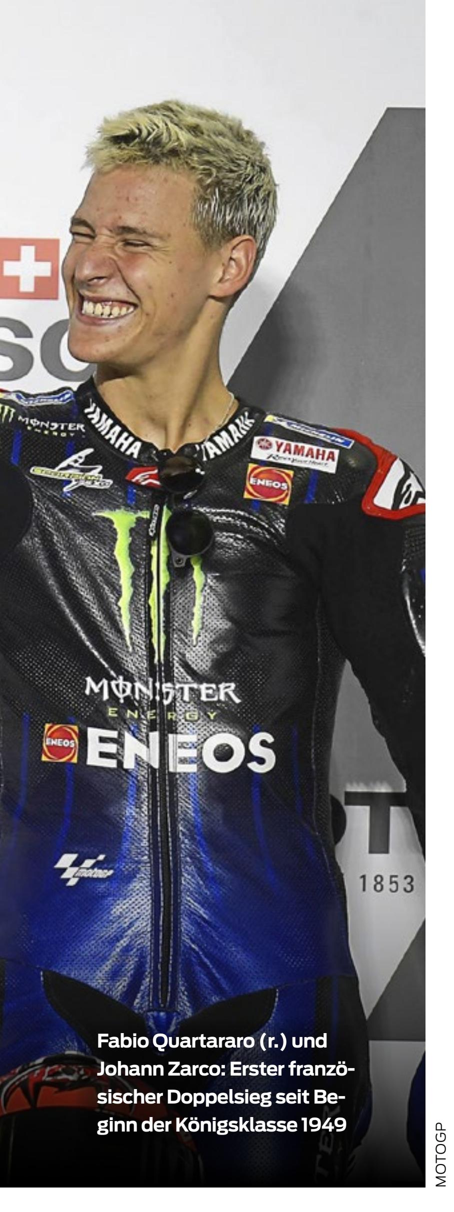
Doch bei aller französischen Euphorie war Jorge Martín die Überraschung des Rennens. Der 23-jährige Spanier hatte bei seinem erst zweiten MotoGP-Rennen mit dem Feingefühl und der Abgeklärtheit eines alten Hasen die Pole-Position herausgefahren. Die gesamte MotoGP-Boxengasse bildete ein Spalier und empfing ihn wie einen Sieger, doch er selbst blieb ganz am Boden. „Ich hatte es schon in der Moto3 verstanden, eine perfekte Runde im Qualifying zu fahren,

> „Jorge Martín fuhr an der Spitze fehlerfrei und ein richtig gutes Tempo, noch besser als Bagnaia in der Woche zuvor. Hinter ihm konnte ich meine Reifen schonen."
>
> Johann Zarco

das ist mir hier auch gelungen. Aber mir fehlt noch die Erfahrung im Rennen, es wird gut für meine Lernkurve sein, die anderen zu beobachten, die mich überholen. In den Top-6 ins Ziel zu kommen, wäre ein tolles Ergebnis."

Es sollte ganz anders kommen. Martín machte einen genauso guten Start wie eine Woche zuvor, doch von der Pole-Position statt aus der fünften Startreihe brachte es ihm gleich einen gewaltigen Vorsprung an der Spitze ein. Doch es blieb nicht bei einem Strohfeuer. Der Pramac-Pilot fuhr vorne fehlerfrei, Johann Zarco schirmte ihn von hinten ab. Jedes Mal, wenn eine Suzuki oder eine Yamaha sich in den Kurven auf den zweiten Platz vorgearbeitet hatte, überholte er dank der Motorleistung der Ducati auf der langen Zielgeraden wieder, und so blieb Martín bis vier Runden vor Schluss vorn. „Jorge fuhr vorn fehlerfrei und ein richtig schnelles Tempo, noch besser als Bagnaia in der Woche zuvor", musste Johann Zarco feststellen. „Deshalb war es für mich perfekt, hinter ihm herzufahren, und ich habe darauf geachtet, dass ihn keine Yamaha oder Suzuki überholen kann, denn so konnte ich meine eigenen Reifen schonen", verriet Johann Zarco.

„Ich habe mich schon gewundert, und es war nicht leicht, das Rennen 18 Runden lang anzuführen", gab Martín zu. „Aber ich konnte so schließlich das Tempo und die Reifen noch besser kontrollieren. Ich denke, ich habe seit letzter Woche einen großen Schritt nach vorn getan. Ich konnte meine Konzentration und mein



Fabio Quartararo (r.) und Johann Zarco: Erster französischer Doppelsieg seit Beginn der Königsklasse 1949

MOTOGP

Reifen-Management verbessern. Mir fehlt sicherlich noch etwas Speed zum Rennende hin, denn als mich Fabio überholt hat, konnte ich ihm nicht folgen. Ich habe es so gut es ging versucht. Dass ich in der letzten Runde den zweiten Platz eingebüßt habe, ärgert mich nicht. Hätte ich versucht, Johann Zarco zurückzuüberholen, und wir wären gestürzt, wäre das ein Desaster gewesen. Er hat eine andere Rolle im Team, und er versucht, die WM zu gewinnen. Ich bin sehr glücklich über diesen dritten Platz."

Eng wie noch nie

An den Kräfteverhältnissen hat sich gegenüber dem Rennen eine Woche zuvor recht wenig geändert, alle sind noch näher zusammengerückt. So wurde der Grand Prix von Doha zum knappsten Rennen, das es in der 72-jährigen Geschichte der Motorrad-WM in der Königsklasse gegeben hat. Aleix Espargaró auf der Aprilia lag als Zehnter gerade 5,382 Sekunden hinter Sieger Fabio Quartararo zurück, Stefan Bradl verlor als 14. 6,453 und Miguel Oliveira als 15. 8,928 Sekunden. Die Yamaha und die Suzuki holten ihre Vorteile in den Kurven, die Ducati, die Honda und die KTM auf den Geraden.

Vorwochen-Sieger Maverick Viñales konnte zum Schluss zwar nicht um die Podestplätze eingreifen, zeigte aber genau die Reife, die er braucht, wenn er um den Titel fahren will. „Ich hatte ein gutes Rennen, aber einen schlechten Start", gab er zu verstehen. „Den muss ich weiter verbessern, denn mit einem guten Start hätte ich wieder um den Sieg fahren können. Aber man muss in so einer Situation auch einen fünften Platz ins Ziel bringen können, wenn man um den Titel fahren will."

Die Suzukis starteten eine Reihe weiter vorn als in der letzten Woche, und Álex Rins wurde Vierter. Wenn Joan Mir zu Mitte des Rennens keine Berührung mit Jack Miller gehabt hätte, die ihn gleich vier Plätze kostete, hätte auch er ums Podest kämpfen können.

Aber in zwei Wochen startet die Europa-Saison, da könnte alles wieder anders werden. ■

DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



WAR DAS IHR BESTER MOTOGP-SIEG?

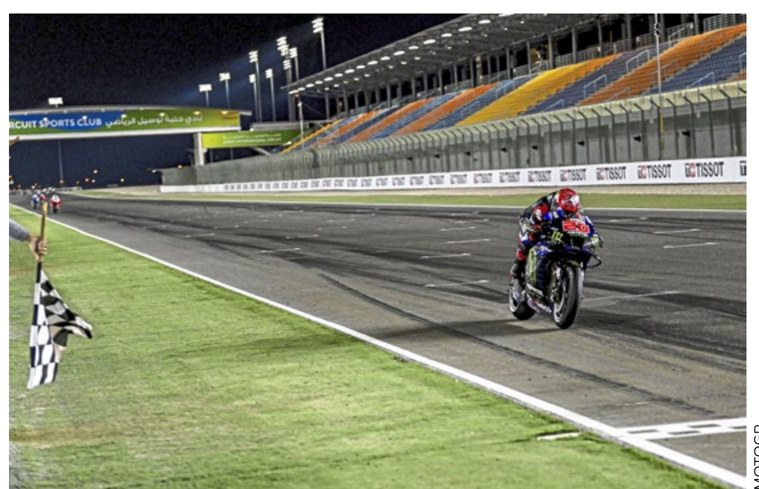
Es ist auf alle Fälle ein spezieller. Gegen Mitte des Rennens war ich noch Neunter, aber ich habe mich vor allem an den Stelen, an denen man überholen kann, sehr wohlgefühlt – wie in Turn 10, in Turn 15. Ich hatte bereits da das Gefühl, dass ich das Rennen gewinnen kann. Es war ganz anders als eine Woche zuvor. Da bin ich wie ein Amateur gefahren, ich habe nicht mit den Mappings gespielt, nicht richtig auf die Reifen geachtet, das habe ich jetzt ganz anders gemacht. Es war schön, jetzt zu gewinnen und zwei Franzosen auf den ersten zwei Plätzen zu haben. Das hat es noch nie gegeben, deshalb ist es etwas Besonderes.

WIE SEHR HABEN SIE IHREN SIEG IN IHRER SITUATION GEBRAUCHT?

Ende der letzten Saison und nach dem letzten Rennen war schon ein gewisser Frust da, ich habe eine Woche zuvor aber gesehen, dass das Motorrad das Potenzial zum Siegen hat. Ich habe ein sehr gutes Verhältnis zu Maverick, und ich habe mich gefragt, was ich tun muss, um auch zu gewinnen. Wir haben in der Vorsaison einen guten Job gemacht und zusammengearbeitet, es ist gut, dass wir jetzt um Siege fahren können.

WIE SOLL ES NUN WEITERGEHEN?

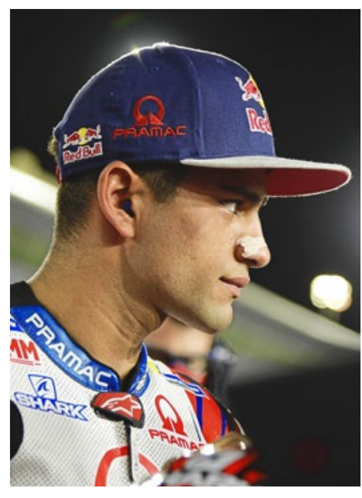
Wir werden es in zwei Wochen sehen. Portimão war letztes Jahr eine der schwierigsten Strecken für uns. So wird das nächste Rennen ein Gradmesser für unser Motorrad.





MOTOGP

Am Ende durchgesetzt: Fabio Quartararo fuhr ein uneinholbares Polster raus



MOTOGP

Jorge Martín: Mann des Wochenendes



MOTOGP

Der Rookie brach unter dem Druck nicht ein: Jorge Martín (#89) vor Maverick Viñales (#12) und Teamkollege Johann Zarco

Lernen mit Happy End

Nach dem Desaster vom ersten Katar-Wochenende konnten die KTM schließlich eine Abstimmung finden, mit der Brad Binder bis unter fünf Sekunden an den Sieger herankam.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Probleme nicht schlecht gelöst: Brad Binder (#33) vor Auftaktsieger Viñales

Die Suche nach der Balance und dem Grip, der die Fahrer zufriedenstellte, ging bei beiden KTM-Teams nach dem ersten Rennwochenende mit unverminderter Intensität weiter. Die KTM-Techniker und die Crews der Fahrer probierten alles erdenkliche aus und verglichen ihre Daten. Dabei wurde festgestellt, dass der große und relativ schwere, bislang die Ducati gewohnte Danilo Petrucci eine ganz andere Abstimmung braucht als die anderen. Sein Motorrad wurde länger und flacher. „Die Abstimmung erschien uns zunächst etwas merkwürdig. Aber Hauptsache, sie funktioniert", wunderte sich Hervé Poncharal.

Doch ein Problem war bei allen Fahrern gleich: Der weiche Vorderreifen, den die gesamte Konkurrenz fuhr, wollte über die Renndistanz nicht halten. Der mittlere, asymmetrische zeigte sich tückisch, die Fahrer hatten schon bei den Tests Abstand von ihm genommen. Doch KTM probierte ihn während der Trainings immer wieder, und vor dem Rennen ließen sie die Bombe platzen und alle vier Fahrer damit an den Start gehen. „Wir haben ausgerechnet, dass wir auch diesmal mit dem Vorderreifen nicht über die Distanz kommen würden und so einen anderen Weg gewählt", gab Rennleiter Mike Leitner zu verstehen.

Beim Start sorgte Miguel Oliveira für die Sensation, als er vom zwölften Startplatz an die vierte Stelle vorpreschte. Doch lange konnte er sich an diesem Platz nicht erfreuen. „Gleich nach dem Start fielen mein Display und mein Schaltblitz aus", erklärte der Portugiese. „Ich musste nach Erinnerung schalten, wusste nicht, in welchem Modus ich bin, und da war es unmöglich, das Tempo der Spitze zu halten. Wie sich hinterher herausgestellt hat, bin ich das Rennen im Spritspar-Modus gefahren." Dafür preschte sein Teamkollege Brad Binder bis auf Platz 8 vor. „Ich habe während des Rennens zehn Plätze gutgemacht, und ich war nicht einmal zu weit von der Spitze weg." ■

KOMMENTAR

EINE GROSSE ÄRA STEHT UNS BEVOR. Schon am ersten Rennwochenende in Katar zeigten sich in allen Klassen erstaunliche Rookies, mit mehr Erfahrung auf derselben Strecke wurden sie noch stärker. MotoGP-Rookies-Cup-Sieger Pedro Acosta gewann aus der Boxengasse, nach der ersten Runde hatte er über zehn Sekunden Rückstand. Und das im Moto3-Feld, wo um jeden Zentimeter gekämpft wird. Auch Raúl Fernandez konnte das irre Tempo, das Sam Lowes und Remy Gardner an der Spitze fuhren, mitgehen. Er fuhr aufs Podest und hängte vermeintliche WM-Kandidaten gnadenlos ab. Doch all dies war nichts gegen Jorge Martín. Der MotoGP-Rookie stellte die MotoGP-Ducati nach nur zehn Tagen Erfahrung mit ihr auf die Pole-Position und zeigte ein außergewöhnliches Gefühl für das Limit des Motorrads und der Reifen. Auch im Rennen zeigte er die Reife eines ganz Großen.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

DIESMAL OHNE

Beim Grand Prix von Katar waren noch 2200 Zuschauer auf die Haupttribüne gelassen worden, doch ein Wochenende später ruderten die Katari zurück. Aus Angst vor weiteren Corona-Infektionen musste der Grand Prix von Doha wieder unter Ausschluss der Öffentlichkeit gefahren werden.

SANDPHOBIE

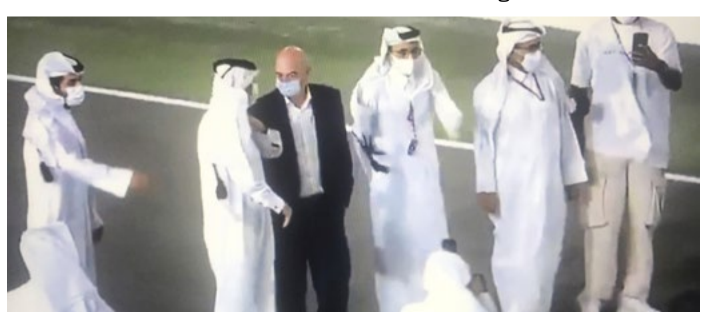
So luxuriös der Motorrad-WM-Tross in Katar auch untergebracht war: Die sterile Blase der einzelnen Teams, das Eingeschlossensein in den Hotels und die Beschränkung auf den Weg zwischen Hotel und Rennstrecke hatte an den Nerven gezehrt. „35 Tage hier, da ist man heilfroh, wenn man wieder nach Hause kann", lautete der Tenor der MotoGP-Teams. Nach dem Rennen begann dann auch sogleich ein Exodus: Jedes Team machte sich auf den schnellsten Weg zum Flughafen und nahm den erstmöglichen Flug in Richtung Heimat.

SANDFREUDEN

Einer, den es schon immer in die Wüste gezogen hat, ließ sich den Doha-GP nicht entgehen: KTM-Mitinhaber Heinz Kinigadner brachte auch gleich seinen Sohn Hannes mit, um die Heldentaten der orangenen Piloten aus der Nähe miterleben zu können.

STAATSEREIGNIS

Welchen Stellenwert die MotoGP für Katar hat, war schon letzte Woche nur unschwer zu erkennen, als der Premierminister, Scheich Khalid bin Khalifa bin Abdulaziz Al Thani, persönlich zum Start des MotoGP-Rennens erschien. Diesmal brachte er einen hochrangigen Gast mit: FIFA-Präsident Gianni Infantino. Al Thami zeigte dem Chef des Fußball-Weltverbands, was Katar alles für den internationalen Sport tut. In anderthalb Jahren, zwischen dem 21. November und dem 18. Dezember 2022, soll die 22. Fußball-WM in Katar stattfinden – ein Ereignis, auf das sich der Wüstenstaat seit über einem Jahrzehnt vorbereitet. Nachdem bekannt geworden war, wie viele Arbeiter auf den Baustellen ums Leben kamen und deshalb die Menschenrechtslage im Land ins Kreuzfeuer geraten war, tun sie nun alles, um zu zeigen, wie Weltmeisterschaften bei ihnen über die Bühne gehen können. ■ IP



MOTOGP

Premierminister Al Thani (2. v. l.) und FIFA-Präsident Gianni Infantino

MOTOGP-ERGEBNISSE

Losail (Q) – 4. April 2021 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,360 km über 22 Runden à 5,380 km. 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 22 Grad. Schnitt des Siegers: 167,4 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	22	42.23,997 min	346,1 km/h	1.54,973 min	S/S	25
2.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	22	+1,457 sec	355,2 km/h	1.54,919 min	S/S	20
3.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP19	22	+1,500 sec	349,5 km/h	1.55,026 min	S/S	16
4.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	22	+2,088 sec	348,3 km/h	1.54,923 min	S/S	13
5.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	22	+2,110 sec	347,2 km/h	1.54,832 min	S/S	11
6.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	22	+2,642 sec	354,0 km/h	1.54,491 min	S/S	10
7.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	22	+4,868 sec	348,3 km/h	1.54,985 min	S/S	9
8.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	22	+4,979 sec	350,6 km/h	1.55,074 min	M/S	8
9.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	22	+5,365 sec	356,4 km/h	1.54,807 min	S/S	7
10.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	22	+5,382 sec	343,9 km/h	1.54,798 min	S/S	6
11.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	22	+5,550 sec	352,9 km/h	1.55,057 min	S/S	5
12.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	22	+5,787 sec	340,6 km/h	1.54,992 min	S/S	4
13.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	22	+6,063 sec	352,9 km/h	1.55,134 min	S/S	3
14.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	22	+6,453 sec	349,5 km/h	1.55,106 min	S/S	2
15.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	22	+8,928 sec	348,3 km/h	1.55,227 min	M/S	1
16.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	22	+14,246 sec	343,9 km/h	1.55,383 min	S/S	-
17.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	22	+16,241 sec	348,3 km/h	1.55,374 min	S/S	-
18.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	22	+16,472 sec	351,7 km/h	1.55,016 min	S/S	-
19.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	22	+16,779 sec	347,2 km/h	1.55,341 min	M/S	-
20.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	22	+38,775 sec	338,5 km/h	1.56,468 min	S/S	-
	Nicht gewertet:							
	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	12	+10 Runden	347,2 km/h	1.55,132 min	S/S	-
	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	12	+10 Runden	346,1 km/h	1.55,266 min	M/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	1.53,106 min
2.	Zarco	1.53,263 min
3.	Viñales	1.53,267 min
4.	Miller	1.53,303 min
5.	Quartararo	1.53,469 min
6.	Bagnaia	1.53,654 min
7.	A. Espargaró	1.53,705 min
8.	Rins	1.53,745 min
9.	Mir	1.53,785 min
10.	Morbidelli	1.53,794 min
11.	Bradl	1.54,224 min
12.	Oliveira	1.55,096 min
13.	Marini	1.54,228 min
14.	A. Márquez	1.54,261 min
15.	P. Espargaró	1.54,402 min
16.	Nakagami	1.54,481 min
17.	Petrucci	1.54,528 min
18.	Binder	1.54,555 min
19.	Bastianini	1.54,632 min
20.	Lecuona	1.54,731 min
21.	Rossi	1.54,881 min
22.	Savadori	1.55,823 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Zarco	40
2.	Quartararo	36
3.	Viñales	36
4.	Bagnaia	26
5.	Rins	23
6.	Mir	22
7.	Martín	17
8.	A. Espargaró	15
9.	Miller	14
13.	Bradl	7

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	50
2.	Ducati	40
3.	Suzuki	26
4.	Aprilia	15
5.	KTM	11
6.	Honda	11

WM-STAND TEAMS

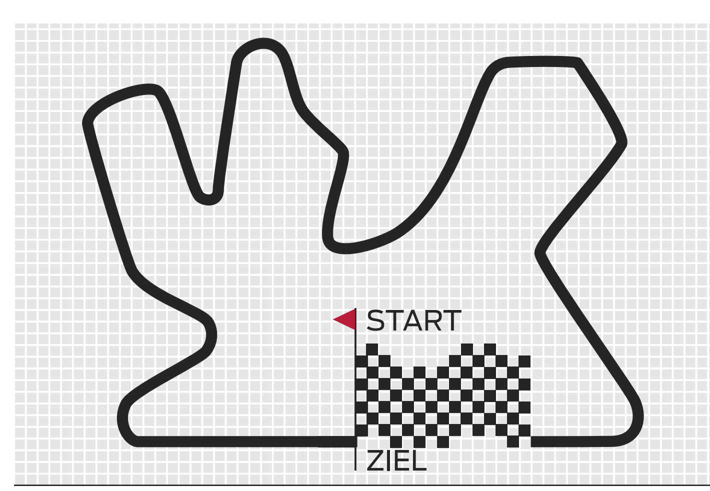
	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	72
2.	Pramac Racing	57
3.	Team Suzuki Ecstar	45
4.	Ducati Lenovo Team	40
5.	Repsol Honda Team	18
6.	Aprilia Racing Team Gresini	15
7.	Red Bull KTM Factory Racing	14
8.	Esponsorama Racing	11
9.	Petronas Yamaha SRT	8

„Ich habe jetzt die Mittel, ganz vorne zu fahren, die will ich so gut es geht nutzen. Wenn ich in Europa so weitermachen kann, habe ich WM-Chancen."

Johann Zarco

LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT (Q) 5,380 KM

Rundenrekord: **1.54,491, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Trainings-Rekord: **1.52,772, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Topspeedrekord: **362,4 km/h, Johann Zarco (Ducati), 2021**

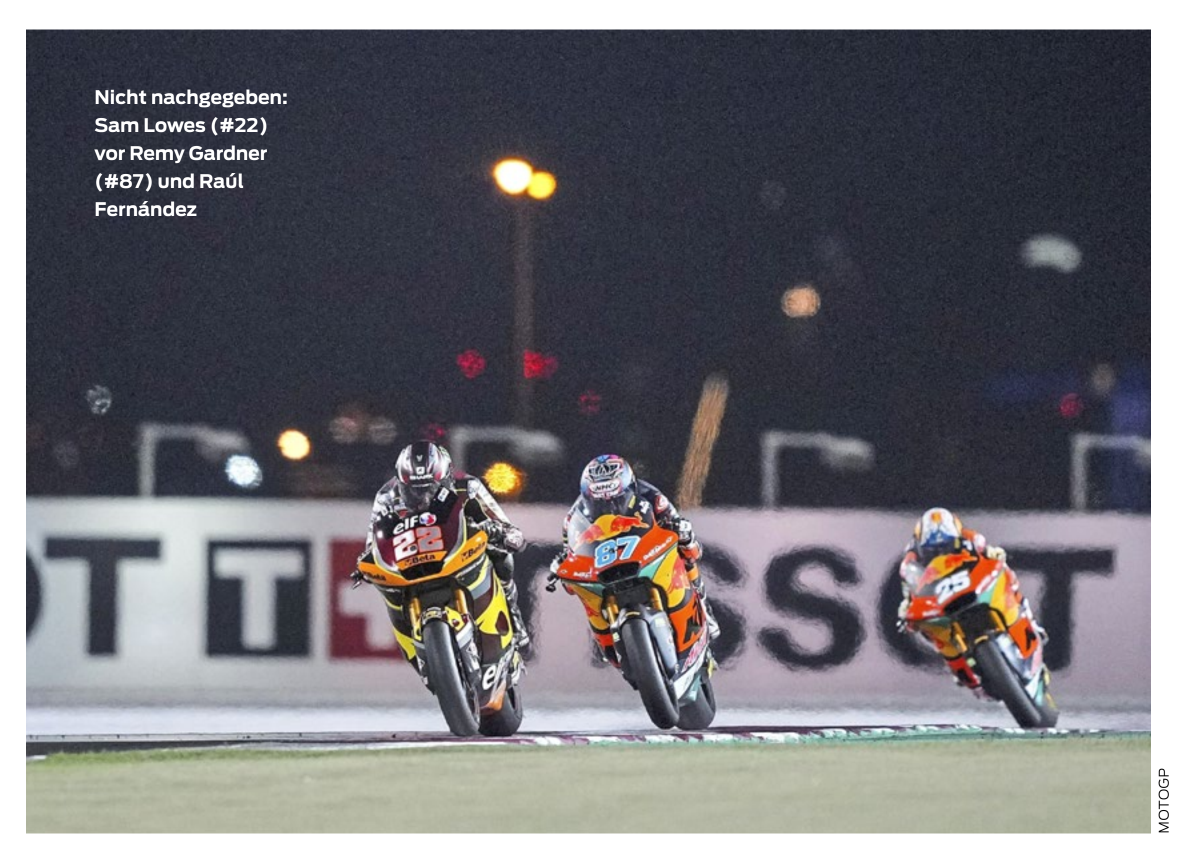




MOTOGP

Zwei Franzosen in Hochstimmung: Sieger Quartararo, WM-Leader Zarco (v. l.)

Sam Lowes hält auch diesmal d



Nicht nachgegeben: Sam Lowes (#22) vor Remy Gardner (#87) und Raúl Fernández

MOTOGP

Marc-VDS-Pilot Sam Lowes hat Geschichte geschrieben. Er ist der erste Pilot in der Geschichte der Moto2, der die ersten beiden Grands Prix von der Pole-Position aus gewonnen hat – weil er cool blieb.

Von: **Imre Paulovits**

Sam Lowes war wieder auf Wolke sieben. Auch das zweite Rennen in Katar hatte er gewonnen, den Druck, den Remy Gardner auf ihn machte, anstandslos weggesteckt. Nicht nur, dass er mit zwei Pole-Positions und zwei Siegen eine lupenreine Bilanz hat, die es in der Moto2 nach zwei Rennen noch nie gegeben hat, Lowes ist auch der erste Brite seit Mike Hailwood 1967, der die zwei ersten Grands Prix des Jahres in der mittleren Kategorie gewonnen hat. Dass ei-

MotoGP

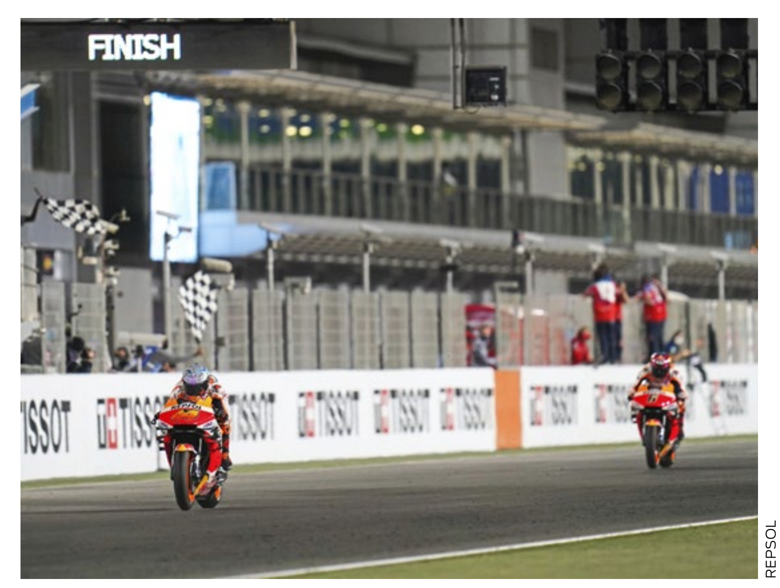
Wie geht es weiter mit Stefan Bradl?

Bis auf einen schlechten Start machte Stefan Bradl auch am zweiten Rennwochenende in Katar alles richtig. Doch wie geht es weiter, wenn Marc Márquez zurückkehrt?

Von: **Imre Paulovits**

Im Ziel war Stefan Bradl fast an seinem Teamkollegen Pol Espargaró dran, der Deutsche konnte wieder zwei Punkte mitnehmen, und noch nie war ein 14. Platz in der Königsklasse so nah am Sieger dran. Bradl ärgerte sich trotzdem: „Ich habe den Start völlig verbockt, so etwas ist mir bislang noch nicht passiert." So fiel er vom elften Startplatz bis P19 in der ersten Kurve zurück, von wo er sich stetig nach vorn arbeitete. „Am Start habe ich wohl zwei Sekunden liegengelassen, so etwas kann man sich in einem so dichten Feld nicht erlauben. Ich bin ziemlich sauer auf mich selbst, denn ich bin gut gefahren, und wenn der Start nicht gewesen wäre, hätten wir noch näher dran sein und um eine bessere Position kämpfen können. Am Ende ist es, wie es ist. Jetzt kehrt die MotoGP nach Europa zurück, und ich bin sicher, dass wir Honda dort wieder stärker sehen werden."

Die Frage ist, in welcher Position Bradl selbst sein wird, denn im Moment bereitet sich Marc Márquez weiter mit Schwimmen, Radfahren, Joggen und Physiotherapie auf seine Rückkehr vor, diese Woche hat er wieder eine Untersuchung, in der entschieden wird, ob er in Portimão an den Start gehen kann. „Ich werde in Portimão sicher in der Box sein, die Frage ist, ob ich auch fahren werde", so Bradl. „Wir müssen auch meine Testfahrer-Tätigkeit wieder aufnehmen. Wir müssen die Dinge, die wir auf nur einer Strecke ausgearbeitet haben, dazu auch noch auf einer, die unserem Motorrad nicht sonderlich liegt, auf den Strecken in Europa gegenprüfen. Wir müssen auch sehen, ob die Entwicklung, die wir eingeschlagen haben, in die richtige Richtung geht. Und nicht zuletzt müssen wir unsere Schwachpunkte auskurieren. Speziell die Traktion des Hinterreifens in Kurven, wo wir lange auf der Flanke fahren, müssen wir verbessern. Wir wollen eine bessere Race-Pace haben. Wir sind zwar nicht weit weg, aber wir müssen an jedem Detail arbeiten." ■



Im Ziel fast dran: Stefan Bradl (#6) kämpfte mit Teamkollege Espargaró (#44)

REPSOL

em Druck stand

ner der ihren sich nach 54 Jahren zu solchen Taten aufgeschwungen hat, hat auf der britischen Insel einen Hype ausgelöst, doch Sam Lowes, der in seiner Karriere schon sehr viele Tiefs erlebt hat, bleibt ganz auf dem Boden. „Es macht mich natürlich stolz, in einem Satz mit einer solchen Legende erwähnt zu werden, und es ist schade für England, dass es so lange gedauert hat. Aber wir haben erst zwei Rennen hinter uns, die Saison ist noch jung, und wir haben noch sehr viel Arbeit vor uns."

Während Remy Gardner eine Woche zuvor bereits anderthalb Sekunden Rückstand auf Lowes hatte, als er auf Platz 2 vorgestoßen war, klebte er ihm diesmal fast das ganze Rennen im Nacken. In der letzten Runde versuchte Gardner es in der vorletzten Kurve, doch er blies den Angriff ab, weil er befürchtete, dass er zu weit herausgetragen wird und das Rennen durch eine Strafe verliert. In der Zielkurve nahm er mächtig Schwung, war bereits an Lowes Hinterrad, doch dieser konnte besser zum Zielstrich beschleunigen. „Ich habe versucht, mich innen reinzudrücken, aber als wir schon auf dem Curb waren, hatte ich keine Chance", gestand Gardner.

Marcel Schrötter war im Warm-up Zweitschnellster und ging voller Zuversicht ins Rennen. Aber in der 13. Runde stürzte Jake Dixon vor ihm, der Intact-Pilot konnte dem vor ihm schlitternden Motorrad nicht ausweichen. „Ich war direkt hinter Jake Dixon in einer sehr engen Gruppe, als ihm im Ausgang der schnellen Kurve 14 das Vorderrad einklappte. Ich hatte keine Chance zu reagieren", ärgerte sich Schrötter, der zum Glück unverletzt blieb. Dafür konnte sich das Intact-Team über ihren Rookie Tony Arbolino freuen, der sich auf den elften Platz vorkämpfte. „Ich habe viel aus diesem Rennen gelernt, vor allem beim Überholen, aber auch, was wir brauchen, um uns weiter zu verbessern", bleibt der Italiener weiter ehrgeizig. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

In der zwölften Runde krachte es zwischen Joan Mir und Jack Miller gleich zwei Mal. Zuerst drückte sich Mir in Turn 10 durch und berührte den Australier, dieser wurde weit rausgetragen. In der Zielkurve ließ sich Miller beim Beschleunigen heraustragen und kollidierte mit dem bereits auf dem Curb fahrenden Mir. Die Rennleitung sah sich die Szene an, beschäftigte sich aber nicht weiter mit dem Vorfall. Während Miller von Remplern sprach, die halt passieren, war Mir völlig aufgebracht. „Das war ein sehr gefährliches Manöver, wir hätten beide auf der Geraden mit hoher Geschwindigkeit stürzen können."

MOTO2

Tom Lüthi hatte ein Wochenende zum Vergessen. Der Schweizer stürzte im Rennen in der 13. Runde. „Es war ein Desaster", knirschte Lüthi. „Leider war ich schon vor dem Sturz zu langsam. Wir haben hinten einfach zu wenig Grip, und das zerstört das ganze Fahrgefühl. Ich habe versucht anzugreifen und war recht hart mit der Vorderbremse, als ich gestürzt bin. Ich bin mit dem Kopf aufgeschlagen und der Helm ist kaputt, ich bin froh, dass ich mich nicht ernsthaft verletzt habe."

MOTO3

In der 15. Runde touchierte Jeremy Alcoba beim Anbremsen von Turn 1 das Hinterrad von Niccolò Antonelli, sein Motorrad stieg auf und traf John McPhee am Kopf. Der Schotte war so aufgebracht, dass er gleich auf Alcoba losging. Dieser ging auf die Prügelei ein, und die Stewards verhängten drastische Strafen. Alcoba muss in Portimão aus der Boxengasse, fünf Sekunden nach dem Boxengassen-Start, McPhee gar zehn Sekunden nach dem regulären Boxengassenstart ins Rennen gehen. McPhee entschuldigte sich.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Losail (Q) – 4. April 2021 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,600 km über 20 Runden à 5,380 km. 28 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 24 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Sam Lowes (GB)	Kalex	20	39.52,702 min	1.58,954 min	25
2.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	20	+0,190 s	1.58,991 min	20
3.	Raúl Fernández (E)	Kalex	20	+3,371 s	1.59,175 min	16
4.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	20	+6,789 s	1.59,399 min	13
5.	Ai Ogura (J)	Kalex	20	+16,640 s	1.59,603 min	11
6.	Augusto Fernández (E)	Kalex	20	+16,887 s	1.59,794 min	10
7.	Celestino Vietti (I)	Kalex	20	+17,254 s	1.59,543 min	9
8.	Stefano Manzi (I)	Kalex	20	+17,283 s	1.59,863 min	8
9.	Xavi Vierge (E)	Kalex	20	+17,515 s	1.59,762 min	7
10.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	20	+18,167 s	1.59,692 min	6
11.	Tony Arbolino (I)	Kalex	20	+18,180 s	1.59,718 min	5
12.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	20	+20,696 s	1.59,810 min	4
13.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	20	+22,016 s	1.59,975 min	3
14.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	20	+22,043 s	1.59,830 min	2
15.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	20	+26,266 s	2.00,112 min	1
16.	Héctor Garzo (E)	Kalex	20	+28,539 s	1.59,773 min	-
17.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	20	+29,310 s	1.59,887 min	-
18.	Yari Montella (I)	Boscoscuro	20	+33,150 s	2.00,380 min	-
19.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	20	+39,838 s	2.01,006 min	-
20.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	20	+44,961 s	2.00,510 min	-
21.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	20	+56,123 s	2.01,384 min	-
	Nicht gewertet:					
	Áron Canet (E)	Boscoscuro	14	+6 Runden	1.59,878 min	-
	Jake Dixon (GB)	Kalex	12	+8 Runden	1.59,779 min	-
	Marcel Schrötter (D)	Kalex	12	+8 Runden	1.59,551 min	-
	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	12	+8 Runden	2.00,508 min	-
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	8	+12 Runden	1.59,456 min	-
	Tommaso Marcon (I)	MV Agusta	8	+12 Runden	2.03,575 min	-
	Joe Roberts (USA)	Kalex	6	+14 Runden	1.59,562 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Lowes	50
2.	Gardner	40
3.	R. Fernández	27
4.	Bezzecchi	26
5.	Di Giannantonio	22
6.	Vietti	13
7.	A. Fernández	12
8.	Ogura	11
14.	Schrötter	8
21.	Lüthi	1

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	50
2.	Boscoscuro	9

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	67
2.	Elf Marc VDS Racing Team	62
3.	Sky Racing Team VR46	39
6.	Liqui Moly IntactGP	13

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Lowes	1.59,055 min
2.	Gardner	1.59,192 min
3.	Bezzecchi	1.59,327 min
4.	R. Fernández	1.59,441 min
5.	Dixon	1.59,443 min
6.	Ogura	1.59,692 min
7.	Di Giannantonio	1.59,696 min
8.	Roberts	1.59,727 min
9.	Canet	1.59,785 min
10.	A. Fernández	1.59,809 min
11.	Manzi	1.59,870 min
12.	Arenas	1.59,885 min
13.	Bulega	2.00,012 min
14.	Beaubier	2.00,040 min
15.	Bendsneyder	2.00,077 min
16.	Schrötter	2.00,108 min
17.	Navarro	2.00,142 min
18.	Vietti	2.00,532 min
19.	Vierge	2.00,091 min
20.	Arbolino	2.00,092 min
21.	Lüthi	2.00,131 min
22.	Montella	2.00,232 min
23.	Chantra	2.00,448 min
24.	Dalla Porta	2.00,581 min
25.	Baldassarri	2.00,738 min
26.	Garzo	2.00,929 min
27.	Syahrin	2.01,466 min
28.	Marcon	2.03,113 min

Pedro Acosta schreibt beeindruc

Dass ein Rookie sein zweites WM-Rennen gewinnt, ist schon beeindruckend. Wenn er dabei aber aus der Boxengasse startet, ist das eine Sensation.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Schon vor dem Rennen gab es einen großen Knall. Weil in FP2 gleich eine ganze Gruppe von Fahrern auf einen Windschatten wartete und zwischen Turn 15 und der Zielkurve langsam fuhr, wurde es der Rennleitung zu viel. Weil sie die Moto3-Fahrer schon zuvor darauf hingewiesen hatte, dass extrem langsames Fahren gefährlich ist und man durchgreifen werde, mussten Pedro Acosta, Romano Fenati, Dennis Foggia, Sergio García, Stefano Nepa, Deniz Öncü und Riccardo Rossi aus der Boxengasse starten.

Doch während im Feld nach dem Start beständig Windschattenschlachten und Ausbremsmanöver tobten, war der erfahrene Romano Fenati schlau genug, die Führungsarbeit dieser Verfolgergruppe Pedro Acosta zu überlassen und sich einfach in seinen Windschatten zu hängen. Zwar hatte die Gruppe nach der ersten Zieldurchfahrt zehn Sekunden Rückstand auf die Spitze, doch dort tobte ein Kampf, bei dem sich die Positionen teilweise während einer Durchfahrt auf der Zielgeraden um zehn Plätze verschoben. Das Tempo war dadurch recht langsam.

So schaffte es Acosta, das Ende der 16 Mann starken Führungsgruppe in der zwölften Runde einzuholen, und in den nächsten fünf Runden drang er ganz bis zu deren Spitze vor. Der MotoGP-Rookies-Cup-Sieger von 2020 ging als Erster in die letzte Runde und legte im ersten Sektor gleich eine Lücke zwischen sich und Darryn Binder. Der Südafrikaner versuchte zwar alles, um ihn wieder einzuholen, doch auch aus der Zielkurve kam Acosta besser heraus und ließ sich den Sieg nicht mehr nehmen. Selbst Teamchef Aki Ajo, der schon so manchen Rookie-Auftritt, inklusive den von Can Öncü in Valencia 2018, der den Türken zum jüngsten GP-Sieger aller Zeiten machte, miterlebt hat, war fassungslos. „So aus der Boxengasse zu gewinnen, das sieht man nicht alle Tage, und schon gar nicht von einem Rookie", wunderte sich Ajo. „Pedro hat einen unglaublichen Job verrichtet. Dazu bin ich von seiner Einstellung beeindruckt, die ganz an die Oldschool-Racer der Vergangenheit erinnert."

Acosta sah die Sache mit jugendlicher Gelassenheit. „Gestern habe ich alles sehr düster gesehen. Aber heute Morgen habe ich mir gesagt, das geht, ich ziehe es durch", grinste er. „Ich habe mir ausgerechnet, dass ich ungestört eine Sekunde schneller fahren kann als das Feld. Wenn man dann noch mit so professionellen Leuten arbeitet wie ich in unserem Team, geht alles viel einfacher." Wenn immer alles nur so einfach wäre …


POLARITY PHOTO

Moto3

Wieder Punkte für Jason Dupasquier

Die starke Form von Jason Dupasquier zeigte sich auch am zweiten Katar-Wochenende. Das Prüstel-Team freute sich auch über die starke Leistung von Ryusei Yamanaka.

Auch diesmal war Jason Dupasquier von Beginn an in die Kämpfe der riesigen Führungsgruppe verwickelt und hielt sich ständig in den Top-10 auf. Das Prüstel-Team hatte aber noch mehr Freude an dem Rennen, denn diesmal mischte auch sein zweiter Pilot, Ryusei Yamanaka, vorn mit. Der Japaner wurde schließlich Achter, der Schweizer Elfter.

„Im Rennen habe ich mich wohlgefühlt, aber wegen des Windes und des Sandes fehlte Grip am Vorderreifen, um ganz nach vorn zu pushen. Es war trotzdem ein tolles Rennen", freute sich Dupasquier. „Diese beiden Rennen in der Spitzengruppe haben mein Selbstvertrauen gestärkt, ich habe viel gelernt und ich weiß, dass ich mithalten kann. Es ist nicht einfach, aber wir verbessern uns im Vergleich zum letzten Jahr sehr." Yamanaka strahlte übers ganze Gesicht. „Ich bin sehr zufrieden mit dem Ergebnis des Rennens, es ist das bisher beste Ergebnis meiner Karriere", so der Japaner. IP


LEKL
Jason Dupasquier: Viel gelernt

Moto3

Strafe für Fenati, Rempler für Fernández

Romano Fenati musste aus der Boxengasse starten und fuhr von dort auf P10 vor, Adrián Fernández wurde aus der Spitzengruppe gerammt.

Teamchef Peter Öttl hat es in der hektischen Moto3 schon nicht leicht. Fahrer Romano Fenati war bei der Gruppe dabei, die fürs Langsamfahren in FP2 aus der Boxengasse starten mussten. Nachdem Fenati im Schlepptau des späteren Siegers Pedro Acosta auf den Führungspulk aufgeschlossen hatte, schaffte er es immerhin bis auf P10. „Aus der Boxengasse geht Rang 10 in Ordnung. Vor dem Rennen waren wir nicht sicher, ob ich die Spitzengruppe einholen kann", konstatierte Fenati. Adrián Fernández, der zuvor teilweise bis auf Rang 4 vorgefahren war, wurde sechs Runden vor Schluss von seiner Husqvarna gerammt. „Schade, ich war während des Rennens sicher, die ersten WM-Punkte zu schaffen", so Fernández. IP


MAX RACING TEAM
Der schnelle Verfolgertrupp mit Romano Fenati (#55) und Acosta (#37)

kend Geschichte



Immer nur nach vorn: Von Pedro Acostas Rennen war gar Aki Ajo beeindruckt

Moto3

Maximilian Kofler wieder in den Punkten

Die Reise nach Katar hat sich dieses Jahr für Maximilian Kofler gelohnt. Nach dem 15. Platz beim Auftakt wurde er am zweiten Wochenende 14.

Von Startplatz 20 aus kämpfte der 20-jährige Österreicher Maximilian Kofler über das ganze Rennen in der riesigen Führungsgruppe und wurde zum Schluss als 14. wieder mit Punkten belohnt. „Es war ein Kampf von Beginn an bis zur Zielflagge“, schilderte Kofler den imposanten Kampf in der Spitzengruppe, der die Zuschauer zu Hause vor dem Fernsehen von ihren Stühlen riss. „Über das ganze Rennen hatte ich die Punkte vor Augen. Nur zur Rennmitte habe ich etwas abreißen lassen, aber es ist mir gelungen, nochmals den Anschluss zu finden und wieder mitzukämpfen, und am Ende hat es erneut geklappt, in die Punkteränge zu fahren. Ich war bis zum Schluss an den absoluten Topleuten dran, das war der nächste wichtige Schritt für mich und ein wirklich toller Saisonauftakt in der Summe. Im Vergleich zum ersten Rennen war es erneut eine Steigerung. Jetzt freue ich mich, nach drei Wochen wieder nach Hause zu kommen – und dann auf den Europaauftakt in 14 Tagen.“ ■



MOTORSPORT KOFLER

Maximilian Kofler: Lust auf mehr

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Losail (Q) – 4. April 2021 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,840 km über 18 Runden à 5,380 km. 28 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	KTM	18	38.22,430 min	2.06,317 min	25
2.	Darryn Binder (ZA)	Honda	18	+0,039 s	2.06,686 min	20
3.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	18	+0,482 s	2.06,589 min	16
4.	Andrea Migno (I)	Honda	18	+0,514 s	2.06,609 min	13
5.	Kaito Toba (J)	KTM	18	+0,651 s	2.06,497 min	11
6.	Izan Guevara (E)	GasGas	18	+0,708 s	2.07,071 min	10
7.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	18	+1,805 s	2.06,746 min	9
8.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	18	+1,857 s	2.06,755 min	8
9.	Jaume Masiá (E)	KTM	18	+1,875 s	2.06,464 min	7
10.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	18	+1,967 s	2.06,263 min	6
11.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	18	+1,994 s	2.06,658 min	5
12.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	18	+2,234 s	2.07,192 min	4
13.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	18	+2,235 s	2.06,497 min	3
14.	Maximilian Kofler (A)	KTM	18	+2,249 s	2.07,159 min	2
15.	Yuki Kunii (J)	Honda	18	+2,260 s	2.06,762 min	1
16.	Stefano Nepa (I)	KTM	18	+5,359 s	2.06,232 min	-
17.	Dennis Foggia (I)	Honda	18	+11,052 s	2.06,974 min	-
18.	Deniz Öncü (TR)	KTM	18	+11,085 s	2.07,030 min	-
19.	Riccardo Rossi (I)	KTM	18	+15,996 s	2.06,953 min	-
20.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	18	+17,130 s	2.07,324 min	-
21.	Carlos Tatay (E)	KTM	18	+18,480 s	2.06,540 min	-
22.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	18	+25,872 s	2.07,263 min	-
23.	Sergio García (E)	GasGas	18	+41,914 s	2.06,361 min	-
	Nicht gewertet					
	John McPhee (GB)	Honda	14	+4 Runden	2.06,715 min	-
	Jeremy Alcoba (E)	Honda	14	+4 Runden	2.06,853 min	-
	Adrián Fernández (E)	Husqvarna	14	+4 Runden	2.06,615 min	-
	Filip Salac (CZ)	Honda	12	+6 Runden	2.06,398 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	45
2.	Binder	36
3.	Masiá	32
4.	Antonelli	26
5.	Guevara	19
6.	Toba	18
7.	Rodrigo	14
8.	Garcia	13
12.	Dupasquier	11
17.	Kofler	3

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	50
2.	Honda	36
3.	GasGas	23
4.	Husqvarna	11

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	77
2.	Petronas Sprinta Racing	36
3.	GasGas Gaviota Aspar	32
4.	Avintia Esponsorama Moto3	30
5.	CIP Green Power	21
6.	CarXpert PrüstelGP	21
7.	Rivacold Snipers Team	16
8.	Indonesian Gresini Rac. Moto3	14
9.	SIC58 Squadra Corse	12
10.	Sterilgarda Max Racing Team	11

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Masiá	2.05,913 min
2.	Garcia	2.06,012 min
3.	Alcoba	2.06,158 min
4.	Rodrigo	2.06,346 min
5.	Suzuki	2.06,407 min
6.	Migno	2.06,619 min
7.	Binder	2.06,643 min
8.	McPhee	2.06,646 min
9.	Acosta	2.06,829 min
10.	Guevara	2.06,833 min
11.	Dupasquier	2.06,967 min
12.	Antonelli	2.07,025 min
13.	Toba	2.07,108 min
14.	Fenati	2.07,145 min
15.	Nepa	2.07,197 min
16.	Artigas	2.07,252 min
17.	Yamanaka	2.07,429 min
18.	Foggia	2.07,498 min
19.	Fernández	2.07,541 min
20.	Salac	2.07,661 min
21.	Fellon	2.07,749 min
22.	Sasaki	2.07,948 min
23.	Rossi	2.07,994 min
24.	Tatay	2.08,011 min
25.	Kunii	2.08,011 min
26.	Kofler	2.08,233 min
27.	Izdihar	2.08,469 min
28.	Öncü	2.06,142 min



Jonas Folger: Nach zwei Tagen Probieren gleich schnellster BMW-Pilot

MGM

Folger-Sensation

Erst fünf Tage konnte sich Jonas Folger mit dem neuen Superbike BMW M 1000 RR vertraut machen. Aber das genügte, um am Schluss des gemeinsamen Tests der Superbike-Teams die viertschnellste Zeit zu fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Die Superbike-WM wird nach derzeitigem Stand ihr erstes Rennwochenende erst vom 21. bis 23. Mai abhalten. Trotzdem fand vergangene Woche der vorerst letzte gemeinsame Test in Barcelona statt. Zwei Tage bestes Wetter, erneut Weltmeister Jonathan Rea vorn, aber die Aufmerksamkeit hatte trotzdem Jonas Folger auf seiner Seite. Die BMW M 1000 RR des 27-jährigen Bayern waren zwar noch Dauerbaustellen in Kohlefaser-Schwarz, doch als der IDM-Superbike-Meister am zweiten Tag zur Zeitenjagd ansetzte, gab es große Augen. Bei seinem ersten Angriff landete er auf Platz 5. Bei seinem zweiten Versuch blieben die Uhren bei 1.40,699 stehen und sein Name leuchtete an dritter Stelle auf. Erst ganz am Schluss legte Ducati-Werkspilot Scott Redding noch einmal nach und katapultierte sich auf den zweiten Rang, so wurde Folger Viertschnellster des Tests. Unglaublich für ein neues Motorrad, ein neues Team und einen neuen Fahrer in der hart umkämpften Superbike-WM.

Helle Freude

Bis dahin nur vollkommen konzentriert, strahlte das Gesicht des deutschen MGM-BMW-Piloten. „Ich bin super happy", freute er sich. „Ich habe niemals mit einem solchen Ausgang bei diesem ersten richtigen Test gerechnet. Mit dem guten Reifen war es im zweiten Anlauf auch eine fast perfekte Runde. Auf Rennreifen hingegen müssen wir uns noch verbessern und mehr Konstanz reinbringen." Das Kompliment gilt aber nicht nur Jonas Folger, sondern auch dem gesamten Techniker-Team aus Michael Galinskis MGM-Truppe. „Nach so kurzer Zeit diese Leistungen zu erbringen, bedarf aber auch einer fantastischen Teamarbeit. Wir haben konsequent unsere Aufgabenliste abgearbeitet und haben dabei definitiv unsere Richtung gefunden. Natürlich gilt das nur fürs Erste, denn bei unserem nächsten Test in Aragón Anfang Mai wollen wir einen weiteren Schritt machen. Am meisten freue ich mich über meine Rundenzeit", so Folger.

Teamchef Michael Galinski erlebt seit einem Jahr ständige Top-Leistungen von Jonas Folger, trotzdem war auch er überrascht. „Ehrlich gesagt, sind wir ein wenig erstaunt, wie schnell sich Jonas auf das neue Motorrad einstellen konnte", wunderte sich Galinski. „Nach seinem erst zweiten Test mit der BMW auf diesen Level zu performen, ist eine klasse Leistung. Wir haben letzte Woche in Jerez bei null begonnen, und nach wie vor ist für uns unglaublich viel neu. Aber ich denke, wir haben uns bereits sehr gut in die Materie eingearbeitet." Auch Jürgen Röder, der die Rückkehr von Folger finanziell erst ermöglichte, war auf Wolke sieben. „Jonas hat sich diesen Startplatz inmitten der weltbesten Superbike-Piloten auf jeden Fall verdient", freute sich der Bonovo-Action-Teambesitzer über seinen Schützling.

Als es um die Zeiten ging, hatte wieder einmal Weltmeister Jonathan Rea auf der neuen Kawasaki die Nase vorn. Sehr stark war erneut Yamaha-Pilot Garrett Gerloff. Sein türkischer Markenkollege Toprak Razgatlioglu musste den Test vorzeitig beenden und sich wegen eines positiven Covid-Tests in Isolation begeben. Álvaro Bautista fuhr wegen einer Motocross-Verletzung nur wenige Runden. ■

KAWASAKI

Weltmeister Jonathan Rea: In Barcelona wieder eine uneinnehmbare Festung

TESTZEITEN SUPERBIKE-WM

Superbike-WM-Test Barcelona (E), 31. März – 1. April 2021

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit	Runden
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,264	134
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.40,443	170
3.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	1.40,497	151
4.	Jonas Folger (D)	BMW M 1000 RR	1.40,699	124
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.40,756	172
6.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	1.40,900	165
7.	Tom Sykes (GB)	BMW M 1000 RR	1.40,914	140
8.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.41,195	156
9.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.41,258	179
10.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.41,317	123
11.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.41,334	79
12.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	1.41,628	163
13.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	1.41,756	141
14.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	1.41,942	172
15.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	1.41,945	146
16.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.41,950	69
17.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	1.42,370	150
18.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	1.42,423	141
19.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	1.43,814	136
20.	Samuele Cavalieri (B)	Kawasaki ZX-10RR	1.45,150	157

Aegerters bombastisches Debüt

Dominique Aegerter fackelte beim ersten gemeinsamen Test der Supersport-WM-Piloten nicht lange und eröffnete gleich mit Bestzeiten.

Von: **Imre Paulovits**

Kaum hatte der Test in Barcelona begonnen, erschien auch bald der Name von Dominique Aegerter ganz oben auf dem Zeitenmonitor. Am ersten Tag blieb er die ganze Zeit dort. Und auch wenn am zweiten Tag Jules Cluzel die Bestzeit am Vormittag fuhr, am Nachmittag stellte der 30-jährige Schweizer mit der Ten-Kate-Yamaha die Hackordnung wieder her und beendete den Test als Schnellster.

„Ganz ehrlich, mit diesem Einstand in der Supersport-WM hätte ich nicht gerechnet", wunderte sich sogar Aegerter selbst. „Wir waren von an Anfang an sehr schnell. Die privaten Trainings mit einer Serien-R6 auf der Rennstrecke von Barcelona haben sich also bezahlt gemacht. Zudem war es nützlich, mich auf die leicht umgebaute Strecke im hinteren Abschnitt einzuschießen. Aber das gesamte Team hat einen super Job gemacht. Jeder Handgriff sitzt, und wir haben uns als Mannschaft bereits super eingespielt. Seit unserem Rollout in Almeria Ende letzter Woche wurden auch ein paar Verbesserungen durchgeführt. Insgesamt war das ein großer Schritt, ich könnte nicht zufriedener sein."

Zunächst konnten Jules Cluzel und Superbike-WM-Rückkehrer Federico Caricasulo am dichtesten an die Zeiten des Schweizers herankommen, am Nachmittag des zweiten Tages legte dann sein Landsmann Randy Krummenacher nach und fuhr die viertschnellste Zeit. „Am ersten Tag hatte ich zunächst Probleme, die wir aber am zweiten lösen konnten, und ich bin sehr zufrieden mit unserer Arbeit", freute sich der Weltmeister von 2019. „Ich bin zwar noch vier Zehntel zurück, aber das lässt sich hinbekommen. Wir haben das Potenzial, uns zu verbessern." ■


TEN KATE RACING

Dominique Aegerter: SSP-Einstand gleich mit Bestzeit an beiden Tagen


WORLDSBK

Randy Krummenacher: Wieder schnell

TESTZEITEN SUPERSPORT-WM

Supersport-WM-Test Barcelona (E), 29./30. März 2021

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R6	1.44,220
2.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	1.44,355
3.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	1.44,717
4.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	1.44,718
5.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	1.44,797

Motorrad-WM

Der mit der Brille



PAULOVITS

Kork Ballington gewann vier WM-Titel auf Kawasaki und neben seinem pfeilschnellen Fahrstil hob sich der Südafrikaner durch seine modische Brille von den anderen ab. Heute trägt er keine mehr, lebt in Australien und feiert seinen 70. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**

Hugh Neville „Kork" Ballington wurde in seiner Heimat Südafrika im Motorradsport zu einer Zeit groß, als es dort nur so von Talenten wimmelte, und gemeinsam mit seinen Kollegen Jon Ekerold und Alan North wagte er den Sprung nach England, um von dort in die Weltmeisterschaft zu kommen. Sein Talent auf den Yamaha-Production-Racern kam schnell zum Vorschein. Bereits in der Saison 1976, als er nur sporadisch an WM-Läufen teilnahm, stand er als Zweiter auf dem Nürburgring bei den 250ern und als Sieger bei den 350ern beim WM-Finale in Montjuic Park auf dem Podest. Im Jahr darauf gewann er beim WM-Finale in Silverstone sowohl das 250er als auch das 350er-Rennen und wurde so für 1978 Kawasaki-Werksfahrer. Er enttäuschte seinen Arbeitgeber nicht und holte beide Titel, die er im Jahr darauf verteidigte. 1980 wollte er noch einmal den Viertelliter-Titel holen und Kawasaki bei der Entwicklung ihrer neuen 500er helfen. Doch wegen einer Virus-Infektion musste er drei Grands Prix auslassen. Und obwohl er fünf Viertelliter-GP gewann, verlor er den Titel an Toni Mang.

Die 500er kam gegen die Yamaha, Suzuki und Honda nie richtig in Fahrt. In Assen und in Imatra konnte Ballington 1981 zwar zwei Podestplätze herausfahren, doch 1982 lief gar nichts mehr. Als sich Kawasaki aus der WM zurückzog, nahm auch Ballington seinen Hut. Da die politischen Unruhen in seiner Heimat immer mehr zunahmen, zog er nach Australien, das Heimatland seines Teamkollegen Gregg Hansford, und baute sich dort eine Existenz im Stahlwarengeschäft auf. Er restaurierte seine alten Maschinen inklusive der 500er und ist heute ein gern gesehener Gast bei Oldtimer-Events. Seine Brille hat er übrigens schon lange nicht mehr: Seit einer Laser-OP braucht er sie nicht mehr.

Herzlichen Glückwunsch zum 70., lieber Kork Ballington, und auf ein hoffentlich baldiges Wiedersehen, wenn es wieder Oldtimer-Events gibt. ■



Kork Ballington

Geburtstag: 10. April 1951
Geburtsort: Salisbury (RHO)
Herkunftsland: Südafrika

WM-KARRIERE
1976: 250 ccm, Yamaha (13.)
350 ccm, Yamaha (12.)
1977: 250 ccm, Yamaha (6.)
350 ccm, Yamaha (5.)
1978: 250 ccm, Kawasaki (1.)
350 ccm, Kawasaki (1.)
1979: 250 ccm, Kawasaki (1.)
350 ccm, Kawasaki (1.)
1980: 250 ccm, Kawasaki (2.)
500 ccm, Kawasaki (12.)
1981: 500 ccm, Kawasaki (8.)
1982: 500 ccm, Kawasaki (9.)

HOBBYS
Reisen, Oldtimer



FIM/MAURICE BÜLA

Kork Ballington: 1978 und '79 jeweils Doppelweltmeister auf Kawasaki

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM
Die für den 17./18. April angesetzten 24 Stunden von Le Mans für Motorräder sind abgesagt und auf unbestimmte Zeit verschoben worden. Frankreich ist derzeit wieder Hochrisikogebiet und geht in den dritten harten Lockdown. In der Region Le Mans wird befürchtet, dass die Krankenhauskapazitäten nicht ausreichen, sollte das Rennen stattfinden. Die Ärzte der Rennstrecke sind ebenfalls abgezogen worden. „Die Sicherheit der Fahrer ist nicht diskutabel", so Eurosport-Events-Chef François Ribeiro, der daraufhin den Termin absagte. „Die Auslastung der Krankenhäuser macht das Rennen undurchführbar. Wir arbeiten an einem neuen Termin." Es wird gemunkelt, dass die 24 Stunden für Motorräder auf den ursprünglichen Auto-Termin im Juni verschoben werden, doch die Veranstalter legen sich derzeit noch nicht fest. Damit könnte Oschersleben mit der German Speedweek als Saisonauftakt der Endurance-WM bilden. Der Termin ist für den 20. bis 23. Mai geplant.

ENDURANCE-WM
Kurz vor der Absage der 24 Stunden von Le Mans fanden noch deren offizielle Tests statt, an denen 43 Teams teilnahmen. Das Team von BMW Motorrad gab mit der neuen M 1000 RR das Tempo vor. Markus Reiterberger, Ilya Mikhalchik, Xavi Forés und Kenny Foray fuhren in ihrer schnellsten Runde 1.35,133 und blieben damit unter dem Quali-Rekord von Randy De Puniet aus dem Jahr 2017. Eine knappe Sekunde dahinter platzierte sich F.C.C. TSR-Honda vor Yoshimura-SERT-Suzuki.

IDM SUPERBIKE 1000
Der Belgier Bastien Mackels, IDM Superbike-Vizemeister von 2018, wird in diesem Jahr im niederländischen SWPN-Team auf Yamaha in der IDM Superbike fahren.



Auf der Langbahn gehörte Robert Barth 15 Jahre zur Weltelite

Nichts falsch gemacht

Vor 15 Jahren beendete Robert Barth seine Bahnsport-Karriere – nach vier WM-Titeln als amtierender Weltmeister. Heute ist der streitbare Memminger dem Bahnsport nach wie vor verbunden, agiert aber vorwiegend im Hintergrund.

Von: **Thomas Schiffner**

Barth, heute 52 Jahre alt, beendete seine Laufbahn von heute auf morgen, im Oktober 2006, nachdem er zum vierten Mal die WM in seiner Paradedisziplin auf der Langbahn gewonnen hatte. „Ich war damals 38, und ich wollte nicht ewig fahren wie ein Egon Müller oder Gerd Riss. Ich würde zu 95 oder zu 100 Prozent alles wieder so wie damals machen", resümiert der schon zu seiner aktiven Zeit streitbare Allgäuer. 15 Jahre später hat er sich in Dickenreishausen bei Memmingen etabliert, mit Eigenheim, einem Mietshaus und einer neu gebauten Werkstatt. Als Soloselbstständiger baut er u. a. Heiztechnik in Großanlagen ein. Zu dem Job kam er über seinen ehemaligen Sponsor, die Alois Müller GmbH, Müller war lange Vorsitzender des AMC Memmingen.

Undankbares Geschäft

Barth widmet sich weiter dem Motorentuning, jedoch mit rückläufiger Tendenz. „Ich habe jährlich circa 80 Motoren neu verkauft oder Service gemacht, im Corona-Jahr 2020 waren es nur noch 30 oder 35." Zu Robert Barths Kundschaft zählen der aktuelle Langbahn-Weltmeister Lukas Fienhage, den er schon in den Schülerklassen betreute, genau wie Michael Härtel, der seit seiner Kindheit mit Motorentechnik und Ratschlägen von Barth Siege und Titel einfährt.

„Auf weitere prominente Fahrer lege ich keinen so großen Wert. Das Motorentuning ist mittlerweile ein undankbares Geschäft. Wenn heute die Erfolge nicht da sind, dann liegt es nicht am Fahrer, sondern am Motor. Und schuld daran ist der, der den Motor macht – der Tuner", sagt er.

Nicht nur Corona hat den Sport seit Barths aktiven Zeiten seiner Meinung nach verändert: „Corona ist gefährlich, denn wenn es lange Zeit keine Rennen mehr gibt, kann es sein, dass sich Fans einem anderen Hobby zuwenden und dann verloren sind. Das Gleiche gilt für die Fahrer."

Insgesamt sieht Barth die Entwicklung in Deutschland nicht rosig: „Die früheren Rennfahrer, ob Karl Maier, Gerd Riss oder Robert Barth, haben am Wochenende Rennen gefahren und unter der Woche gearbeitet. Heute will jeder 16-Jährige Profi sein. Wenn der Vater dann den Geldhahn zudreht, ist die Karriere beendet. Der Speedway-GP ist auf einem extrem hohen Niveau. Aber für die Langbahn und den Seitenwagensport tun die Verbände zu wenig. Deshalb sieht es in Deutschland für den Sport nicht so gut aus." ■



Barth engagierte sich auf und neben der Bahn, hier vor einem Airfence




Robert Barth

Geburtstag: 10. August 1968
Geburtsort: Memmingen
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

1996: Langbahn-WM Platz 3
1998: Langbahn-WM Platz 2
1999: Langbahn-WM Platz 2
2000: Langbahn-WM Platz 2
2001: Langbahn-WM Platz 3
2002: Langbahn-Weltmeister
2003: Langbahn-Weltmeister
2005: Langbahn-Weltmeister
2006: Langbahn-Weltmeister

NACHRICHTEN

MXGP-START ERNEUT VERSCHOBEN

Wegen der unsicheren Pandemie-Lage musste Motocross-WM-Promoter Infront den WM-Start und mehrere Termine erneut verschieben. Der geplante Auftakt in Oss wurde als 5. Rennen auf 18. Juli verschoben. China und der zweite Russland-GP wurden gestrichen, wobei auch der geplante Auftakt in Orlyonok wegen des Veranstaltungsverbotes der WADA in Russland unsicher ist. Hinzugekommen sind Matterley Basin am 27.06. und Riola Sardo am 19.09. Das Nationen-Cross soll nun in Mantua (26.09.) sein.

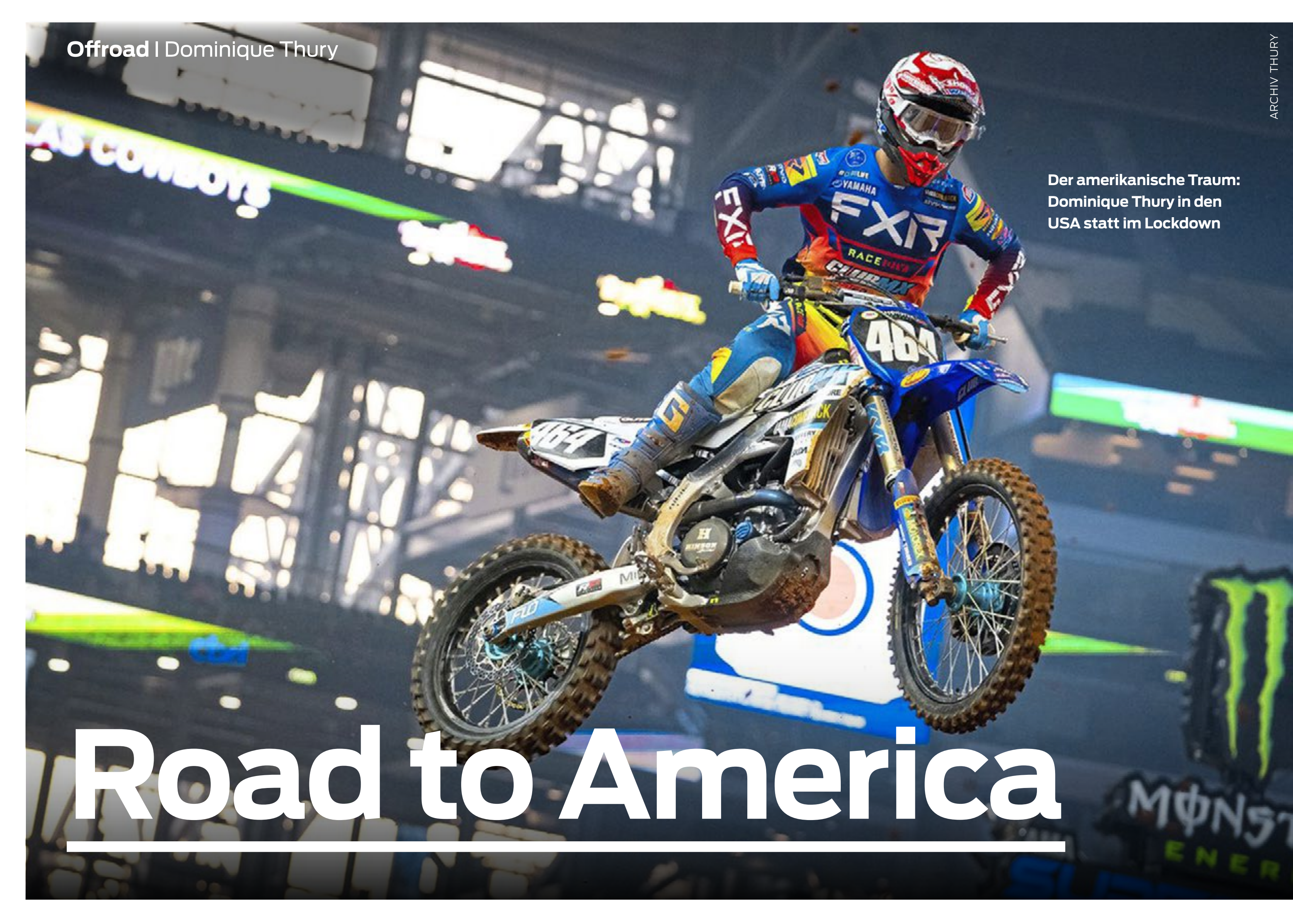
13.06. Orlyonok (RUS)
27.06. Matterley Basin (GB)
04.07. Maggiora (I)
11.07. Kegums (LV)
18.07. Oss (NL)
25.07. Loket (CZ)
01.08. Lommel (B)
15.08. Uddevalla (S)
22.08. Iitti-KymiRing (FIN)
05.09. Afyonkarahisar (TR)
19.09. Riola Sardo (I)
03.10. Teutschenthal (D)
10.10. N.N. (F)
17.10. Intu Xanadu (E)
24.10. Agueda (P)
31.10. Pietramurata (I)
14.11. Neuquen (RA)
28.11. Borubudur (RI)
05.12. Bali (RI)
26.09. MXoN Mantua (I)

BÜTTNER VERLETZT

Nach einem Trainingssturz Mitte März befindet sich der Schkölener MX-Pilot Stephan Büttner im Krankenhaus. Die Diagnose beim Thüringer ergab schwere Verletzungen an Rippen, Wirbeln und Wirbelsäule. Stephan Büttner wurde 2009 deutscher Jugendmeister und gewann 2017 den ADAC SX Cup in der Klasse SX2.

WEITERE ABSAGEN

Corona-bedingt hat der DMSC Bielefeld sein für 6. Juni geplantes Grasbahn-EM-Semifinale ersatzlos abgesagt. Der Start der polnischen Speedway-Ligen wurde verschoben. Landshut und Wittstock werden im April voraussichtlich keine Liga-Rennen bestreiten.



ARCHIV THURY

Der amerikanische Traum: Dominique Thury in den USA statt im Lockdown

Road to America

Neben Superstar Ken Roczen hält in den USA mit Dominique Thury ein weiterer Deutscher die Fans in der fernen und coronageplagten Heimat bei Laune. Nach fünf Rennen der Westcoast-Serie ist der Sachse angekommen im Land der unbegrenzten Möglichkeiten.

Von: **Frank Quatember**

Er ist kein neues Gesicht im Supercross, ganz im Gegenteil. Der 28-jährige Schneeberger Dominique Thury ist seit vielen Jahren fester Bestandteil der deutschen Cross-Szene und besonders spezialisiert auf Supercross. Aber wie so vielen machte auch Thury die Pandemie einen dicken Strich durch die Rechnung. Und nun? „Es war schon viele Jahre mein Traum, nach Amerika zu gehen“, begründete Thury seine Entscheidung im Vorjahr. „Der letzte Schubser waren dann die vielen coronabedingten Absagen. Es waren nur noch zwei Masters-Rennen und kein Supercross. Das ganze Jahr über trainieren für zwei Rennen? Eine Option war, ganz aufzuhören, aber das hat sich nicht richtig angefühlt. Okay, also blieb nur der große Schritt, mein Glück in Amerika zu suchen.“

Thury hatte nationale Sponsoren und bekam dazu ein Angebot vom US-Team Club MX Yamaha, das er nicht ausschlagen konnte. „Ohne Unterstützer wie Weber-Werke in Herleshausen oder Schilderwerk Beutha wäre es vielleicht auch machbar gewesen, aber nicht über die Dauer und nicht so professionell. Die beiden Unternehmen glauben an mich, dafür bin ich sehr dankbar.“

Abschied fiel schwer

Besonders schwer fiel dem Yamaha-Piloten der Abschied von der Familie. „Meiner Oma, meinen Eltern und meinem Bruder Goodbye zu sagen, war wirklich schwer. Ich wusste, dass ich nicht hin- und herfliegen werde, um Zeiten wie Weihnachten daheim zu verbringen.“

Eine weitere große Unbekannte war die finanzielle Seite. Mittlerweile, nach vielen Wochen, kennt Thury die wahren Kosten und beziffert diese auf etwa 3200 Dollar Fixkosten plus Flüge zu den Rennen. Demgegenüber stehen lediglich Einnahmen durch Preisgelder, so gab es für Platz 13 in Arlington 3 gerade einmal knapp 1000 Dollar. Aber Thury bleibt trotz des Schuldenbergs optimistisch. „Die finanzielle Seite kann ich auf den Rennen komplett ausblenden. Im Hinterkopf bleibt es trotzdem, weil es eine große Hausnummer ist. Vielleicht werde ich ja mit einem Deal für nächstes Jahr belohnt. Außerdem gefällt es mir sehr gut hier. Natürlich ist die Mentalität anders, aber ich komme gut klar, fühle mich superwohl und werde auch für meine deutsche Mentalität geschätzt.“

> „Eine Option war aufzuhören, aber das hat sich nicht richtig angefühlt. Also blieb nur der große Schritt nach Amerika.“
>
> Dominique Thury

Über sein amerikanisches Team Club MX Yamaha hat Thury nur Gutes zu berichten: „Das Team arbeitet sehr, sehr professionell, kommt fast an ein Werksteam heran. Das Training ist super, wir trainieren wirklich jeden Tag geschlossen als Team, das habe ich noch nie so erlebt. Da jagt jeder jeden, das hilft enorm im Training. Und es sind auch andere Piloten wie Justin Brayton, Freddy Noren und aktuell Cédric Soubeyras auf der Strecke mit unterwegs. Das ist interessant, da ich ja Cédric aus Deutschland gut kenne, immer langsamer war – und nun nicht mehr. Das heißt, ich habe ziemlich große Fortschritte gemacht. Klar bin ich fünf Jahre keine 250er gefahren, und diese Umstellung hat etwas länger gedauert. Das hätte ich nicht erwartet, den Fahrstil musste ich entsprechend zeitaufwendig umstellen. Und die 450er, die ich in Deutschland fuhr, war nicht so wartungsintensiv, weil die Motoren nicht so hochgezüchtet sind wie die 250er. Ich hatte in

meiner deutschen 250er-Zeit fast durchweg Top-Motorräder, aber meine aktuelle Yamaha übertrifft alles, was ich bisher fuhr. Aber das ist auch irgendwo normal, weil hier die Weltspitze im Supercross ist.“

Den Vergleich zu den Werksteams scheut der Deutsche nicht und sieht den Abstand realistisch. „Es gibt Unterschiede zum Werksteam“, erläutert Thury.

Leistung voll ausschöpfen

„Zum Beispiel hat das Yamaha-Werksteam bekanntlich die weitaus stärksten Motoren. Aber das ist okay, wir als Privatteam stehen doch auch sehr gut da. Und ich glaube, unsere Motorräder sind nicht so weit weg von den Werksbikes. Und es ist wichtiger, meine eigene Leistung voll auszuschöpfen, als Dinge am Motorrad zu ändern.“

Dabei machte Thury in den ersten Rennen seiner US-Karriere erstaunliche Fortschritte. Er erreichte sein Traumziel Finalteilnahme und punktete hoch im dritten Rennen in Arlington auf Rang 13. Etwas Vergleichbares gelang vorher nur Ken Roczen als deutschem Fahrer. „Die ersten beiden Layouts in Arlington waren doch etwas einfach“, erinnert sich der Sachse. „Es war kaum möglich, Boden und damit Zeit gutzumachen. Arlington 3 war anders, aber aus irgendeinem Grund fand ich keinen Rhythmus. Das Ergebnis war dafür sensationell.“

„Wie um sein Leben“

Natürlich weiss Thury mittlerweile aus eigener Erfahrung um die Besonderheiten in der härtesten Supercross-Serie der Welt. „Der größte Unterschied zum Supercross in Deutschland ist die unbeschreibliche Intensität hier, selbst in den Trainingsläufen. Jeder fährt im freien Training wie um sein Leben, daran musste ich mich gewöhnen. Das ist Stress pur, aber man lernt damit umzugehen. In der kleinen Klasse wird sowieso besonders aggressiv gefahren, und da teile ich auch ab und an aus. Wenn alle Puzzleteile vollständig sind und der Start klappt, ist ein Top-10-Platz nicht unrealistisch. Darauf arbeite ich hin, es geht um Zehntelsekunden, die den Unterschied machen.“

Dominique Thury, der schon immer gern Englisch sprach, kann sich mittlerweile ohne Probleme verständigen. Zwar noch nicht auf Roczen-Level, aber daran arbeitet der deutsche USA-Rookie. Mit seinem Abenteuer Amerika machte Thury alles richtig. Statt sich in Deutschland mit Corona-Lockdown, abgesagten Rennen und geschlossenen Strecken herumzuärgern, konnte sich der Supercross-Spezi in South Carolina auf das Wesentliche konzentrieren: Racing!

Corona nicht Thema Nr. 1

Corona ist zumindest in Teilen der USA nicht das Thema Nummer eins. „Es hängt vom jeweiligen Staat ab“, weiss Thury. „Aber hier in South Carolina sind wir relativ weit weg vom Schuss und trainieren in unserer eigenen Blase. Es ist auf jeden Fall besser, als irgendwo in Deutschland im Lockdown zu sein. Am meisten merke ich, dass wir eine Pandemie haben, wenn wir zu den Rennen fliegen, mit Testen und Masken. Das Wichtigste ist, meiner Familie und meiner Omi geht es gut, ich hoffe auf einen Besuch irgendwann hier in Amerika.“

Wie es weitergeht mit „Nique“ Thury auf seinem Trip durch das Supercross-Ursprungsland, bleibt spannend. Befragt nach den kommenden Outdoor-Meisterschaften, äußerte er sich zurückhaltend. „Im Moment plant das Team mit Joey Crown, Garrett Marchbanks und Phil Nicoletti. Ich bin nicht abgeneigt, und es wird sich sicher eine Möglichkeit bieten, Outdoors zu fahren, aber das ist noch Zukunftsmusik. Jetzt wird erst einmal Supercross zu Ende gefahren.“

Dominique Thury ist angekommen und lebt seinen amerikanischen Traum. Noch vier Rennen stehen bis zum Ost-West-Shootout am 1. Mai in Salt Lake City auf dem Programm. ■



Dominique Thury

Geburtstag: 7. Dezember 1992
Geburtsort: Bad Schlema (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2007: Deutscher Jugendmeister 85 ccm
2007: ADAC Junior Cup, Platz 2
2010: ADAC Youngster Cup, Platz 5
2013: ADAC Youngster Cup, Pl. 2
2016: Deutscher Vizemeister Open-DM



ARCHIV THURY

Startvorbereitung: Thury (#464)



THOMPSON

Outdoor-Training



ARCHIV THURY

Dank Sponsoren Sprung über den Teich: Dominique Thury


ARCHIV THURY

250er-Klasse: Unbeschreibliche Intensität


ARCHIV THURY

Mitfliegen: Onboard in Daytona



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Abarth



595C Scorpione Oro, 10 km, 121 kW (164 PS), Leder, 17" LMUrban Paket, R Design Formula, Bi-Xenon, BMC Sportluftfilter, Beats Audio, 7" Touch-Navi, 26.990,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 5,8 außero., 8,2 innero., 6,7 komb., CO2 171 g/km, Kl. F. Autohaus Kögel GmbH, Bühlstraße 122, 70734 Fellbach, Tel. 0711/578843-0, www.fiat-koegel.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56121

Alfa Romeo



Stelvio Super 2.0 Q4, EZ 09/2018, 18550 km, 147 kW (200 PS), Rosso Alfa, Sport-, Komfort- und Assistenz-Paket, Sportauspuff, 7" 3D Navi, Hill Holder, Leder, 30.990,- € (MwSt. awb.) Autohaus Kögel GmbH, Bühlstr. 122, 70734 Fellbach, Tel. 0711/578843-0, www.fiat-koegel.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56119



1939/53 Alfa Romeo 6 C 2500 SS mit Restaurierungsnachweisen…. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Aston Martin



Vanquish Zagato 6,0 V12 6,0l, EZ 2.2017, 444 kW/604 PS, 39 km. Einer von nur 99 gebauten Fahrzeugen. € 695.500,- MwSt ausweisbar. Verbr. l/100 km: 10,2 außero., 21,4 innero., 14,4 komb., CO2 355 g/km, Kl. G. Gebr.Stehling oHG, Wiebestraße 36, 10553 Berlin, Tel. 030/6625766, www.youngtimer.biz H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56206

Bentley



2012 Bentley Continental Supersports IRS, einer von 100! € 179.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



BMW

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H



635 E24 CSI, Bj. 5/1988, 103000 km, 160 kW (218 PS), grau metallic, 2 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, H-Kennz., Leder, Klima, SD, SHZ, VB 35.500,- €. 66822 Lebach, Tel. 0152/31800394

mehr: motor-klassik.de Nr. 56105

BMW Alpina



B3 Lim. S Biturbo, EZ 11/2008, 173950 km, 324 kW, dt. Fahrzeug, top Zustand, Alpina Leistungssteig., 17.989,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56194

Cadillac



Einzelstück seltener XLR bvlgari, 99000 km, V8 326 PS, 20 Zoll, tief, laut, VB 22.800,- €. 97318 Tel. 0160/96370341

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Ferrari



1988 Ferrari GTS Turbo, nur 328 Exemplare! Classiche Zertifiziert! € 119.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Suche 488 Spider, 1. Hd., unfallfrei, wenig km, seriöse Abwicklung, von Privat an Privat. Tel. 0170/6823950

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56146

Fiat



1971 Fiat Dino 2400 Spider, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Mercedes



230 E W123 H-Zul., Topzustand, 150000 km, 136 PS, ABS, 2. Hd., blau, Rentner, TÜV. 30938 Burgwedel, 0176/97876028

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56197



SLK 55 AMG V8, EZ 05/2007, 63784 km, 265 kW, racing-green, top gepfl., Sportsitze u.v.m., 33.950,- € (MwSt. ausw.) Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56189

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H



280 SE Cabrio 111er 6 Zyl., tolles Auto, Motor 0 km, Hinterachse längere Übers. (drehzahlsenkend), Verdeck neu (Spezialsattler), Automatikgurte an 4 Sitzen, 4 EFH, abnehmb. AHK (sehr rar), Boge-Bein (auch beladen gerade), Behr Klimaanl. kompl. neu, WGA 250.000,- €, aus gesundh. Gründen, gg. Gebot mind. 150.000,- €. wolf.breuer@t-online.de

mehr: motor-klassik.de Nr.123456

Biete R 129 SL 1995 Mille Miglia (10 Stck. weltweit mit Zertifikat) zum Verkauf an. Informationen, Bildmaterial etc. auf Anfrage unter Telefon. Tel. 02268/907345

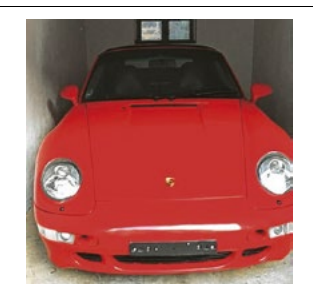




Envemo Super 90, Bj. 3/1983, 99 km, 66 kW (90 PS), rot. Lack, Interieur, Verdeck alles neu. 4 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzlenkrad, Leder, VB 58.500,- €. 90480 Nürnberg, Tel. 0170/3551144

mehr: motor-klassik.de Nr. 56116

Porsche 911, 2.7 RS, 1973. https://www.matthias-urban.de



911 Carrera 4 Gembala Turbo-breit, EZ 04/1995, 63989 km, 331 kW, dt. Fzg., top gepflegtes Cabrio, 95.993,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56192

Privat sucht top gepflegten 991 Targa 4 S, bis 40000 km, max. 2. Hd., Tel. 0176/17911791



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H







www.Rennsportshop.com





www.berlin-tuning.com H





Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht



Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H



Achtung: Honda RS 500 V3 2-Takt Rennmaschinenersatzteile: Getriebe, Zylinder-Kolben, Getriebebock-Kolben, Verkleidung, Sitzbank, Kupplung, Ritzel, Kettenräder, Räder, Auspuff unten, vieles mehr. Tel. 0171/7742740

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 6657
Telefon Ausland: (+49)781 639 6658
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781-6396102.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Datenschutzinformation zur Änderung des Abonnementdienstleisters:
Neuer weiterer Verantwortlicher für die Abonnementverwaltung und -akquise und Kontakt (auch zum Datenschutzbeauftragten): Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781-6396102.
Wir verarbeiten zukünftig alle Daten bezüglich Ihres Abonnements (Namens-, Adress-, Kontakt-, Vertrags-, Zahlungs-, Einwilligungen und Kontakterlaubnisse und sonstige Daten), die bereits bei der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und der Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft verarbeitet werden zukünftig in gemeinsamer Verantwortlichkeit gem. Art. 26 DSGVO für die Dauer Ihres Abonnements und sich daran anschließender Aufbewahrungsfristen, mindestens aber für den Zeitraum der gesetzlichen Verjährungsfristen. Wir verarbeiten Ihre Daten auf der Basis von Art. 6 Abs. 1 lit. a), b), f) DSGVO zum Zweck der Vertragserfüllung, sowie zum berechtigten Interesse der Direktwerbung, und geben sie zu diesen Zwecken auch an Versand- und Zahlungsdienstleister weiter. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Für weitere und ausführlichere Informationen (https://shop.motorpresse.de/datenschutz)

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Moto3-Rennen: Lorenzo Fellon suchte sich abseits der Strecke neue Gegner

Alles beim Alten in der Formel 1

zum F1-Auftakt in Bahrain MSa 16/2021

Hamilton verlässt 29-mal die Strecke in Kurve 4, um sich Vorteile zu verschaffen. Als Letztes drängt er dann noch Verstappen bei dessen Überholvorgang neben die Piste. Das geht natürlich gar nicht. Also muss Verstappen die Führung wieder „freiwillig“ abgeben. Schließlich hatte sich Verstappen ja einen Vorteil verschafft, als er sich abdrängen ließ. Es bleibt somit alles beim Alten in der Formel 1.

Rudolf Kowalski
D-56072 Koblenz

Hört auf mit den Plastikrennen! Wo sind Zweikämpfe wie früher bei Villeneuve gegen Arnoux? Heute haben wir mit Hamilton und Verstappen zwei großartige Racer, aber sie müssen agieren wie Synchronschwimmerinnen, die sich nicht berühren dürfen. Auf der einen Seite fährt Hamilton rundenlang in Kurve 4 über die Streckenbegrenzung hinaus. Sein Herausforderer kämpft sich heran, geht mit einem tollen Überholmanöver vorbei und muss Hamilton dann nach Anweisung der Rennleitung wieder passieren lassen! Für was schaut man sich das noch an? Das Verlassen der Strecke könnte man ganz einfach beenden: Weg mit den geteerten Auslaufflächen, her mit Kiesbetten! Die schnellste Linie wäre klar. Aber was wollen die Formel-1-Bosse wirklich? Rennen, die man praktisch nicht von der Spielkonsole unterscheiden kann. Furchtbar.

Fritz Müller
A-2351 Wiener Neudorf

Nach den Testfahrten war offensichtlich, dass Mercedes Probleme mit der Performance hat. Das zeigte sich auch am Rennwochenende. Warum soll nicht mal ein anderer gewinnen? Nein, da nehmen sich die Kommissare lieber die Freiheit und ändern während des Rennens die Regeln. Es ist klar, dass Max Verstappen die Strecke in Kurve 4 verlassen hat. Aber hat dies nicht auch der Fahrer mit der Startnummer 44 während des Rennens getan? Ja, und zwar in großem Stil!

Herbert Steinig
D-60385 Frankfurt

Endlich war es so weit. Die Motorräder und die Formel-1-Autos sind wieder unterwegs. Gewinner des ersten gemeinsamen Rennsonntags waren eindeutig die Motorräder, denn in allen drei Klassen wurden die Rennen nur durch das Können der Fahrer entschieden. Die Formel 1 wurde nicht durch das Können der Piloten, sondern wie immer durch die Technik entschieden. Die Auslaufzonen der Rennstrecken gehören wieder so ausgeführt wie früher! Also neben der Fahrbahn ein weißer Strich und dahinter Gras und Sand. Wenn jemand zu blöd ist und von der Fahrbahn abkommt, soll er sich in den Sand eingraben und das Rennen beenden. Die Motorrad-WM ist eindeutig besser, auch wenn ich als Österreicher leider keine KTM-Erfolge feiern konnte.

Johannes Orth
A-2230 Gänserndorf

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



19. April: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
2. Juni: Freies Fahren Motorsport Arena Oschersleben (Pkw/Bikes)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 08. April, bis Dienstag, 13. April

je 19.50	Top Speed Classics	eoTV**
Samstag, 10. April		
13.30	Extreme E Al-Ula, Highlights	Eurosport 1
15.30	Formel E Rom, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1
15.55	Formel E Rom, 1. Rennen **LIVE**	ORF 1
ab 20.55	Diverse Rallye-Sendungen (bis 00.10)	Motorvision TV*
23.30	Porsche GT Magazin	Sport 1+*
Sonntag, 11. April		
01.00	NASCAR Cup Series, Martinsville **LIVE**	Sport 1+*
08.30	PS – Automagazin (Wh. 18.30)	N-TV
12.30	Formel E Rom, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
12.55	Formel E Rom, 2. Rennen **LIVE**	ORF 1
16.35	Goodwood Festival of Speed 2019	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.00	Extreme E, Al-Ula (Highlights)	Sky Sport F1*
21.00	Formel 1 Klassiker, Suzuka 2003	Sky Sport F1*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
Montag, 12. April		
ab 16.45	Diverse Rallye-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*
20.00	NASCAR Cup Series Martinsville (Zus.)	Motorvision TV*
21.35	Goodwood Members Meeting 2018	eoTV**

Motorrad

Samstag, 10. April		
ab 13.20	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 16.25)	Motorvision TV*
Montag, 12. April		
ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.45)	Motorvision TV*
Dienstag, 13. April		
ab 16.30	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Sonntag, 11. April		
07.50	Formel E Rom, FP1 **LIVE**	www.ran.de
10.05	Formel E Rom, FP2 **LIVE**	www.ran.de
11.40	Formel E Rom, 1. Qualifying **LIVE**	www.ran.de
15.20	Ferrari Challenge, 1. Rennen Shell **LIVE**	motorsport.tv*
15.25	Formel E Rom, 1. Rennen **LIVE**	www.ran.de
16.35	Ferrari Challenge, 1. Rennen Pirelli **LIVE**	motorsport.tv*
Sonntag, 11. April		
06.50	Formel E Rom, FP3 **LIVE**	www.ran.de
08.40	Formel E Rom, 2. Qualifying **LIVE**	www.ran.de
12.25	Formel E Rom, 2. Rennen **LIVE**	www.ran.de
13.50	Ferrari Challenge, 2. Rennen Shell **LIVE**	motorsport.tv*
15.05	Ferrari Challenge, 2. Rennen Pirelli **LIVE**	motorsport.tv*

*kostenpflichtig **auch im kostenlosen Sender-Livestream auf www.eotv.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

09./10.04.	NASCAR Xfinity/Cup, Martinsville	USA
10./11.04.	Formel E, Rom	I
10./11.04.	Supercars, Symmons Plains **–verschoben–**	AUS
10./11.04.	Ferrari Challenge, Monza	I
11.04.	Super GT, Okayama	J

Motorrad

10.04.	Supercross-WM, Atlanta (1)	USA
13.04.	Supercross-WM, Atlanta (2)	USA

Vorschau



XPB

Formel 1: Wie gut ist das Alpine-F1-Team von Fernando Alonso aufgestellt?



DTM

DTM-Test Hockenheim: Erstes Kräftemessen der „GT3-Tourenwagen"



FORMEL E

Formel E in Rom: Doppelte Elektro-Action in der italienischen Hauptstadt



MOTOGP

MotoGP: Johann Zarco führt die WM an. Eine Analyse vor dem Europa-Start



MANN FILTER
MAMBA MANIA
MANN-FILTER MOTORSPORT
postcon
DEKRA
47
ADAC
MANN FILTER
PIRELLI
LESERWAHL
BEST BRAND 2020
KATEGORIE AUTOMOBIL
Filter
Heft 17/21
MOTOR SPORT aktuell
MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter-motorsport.com